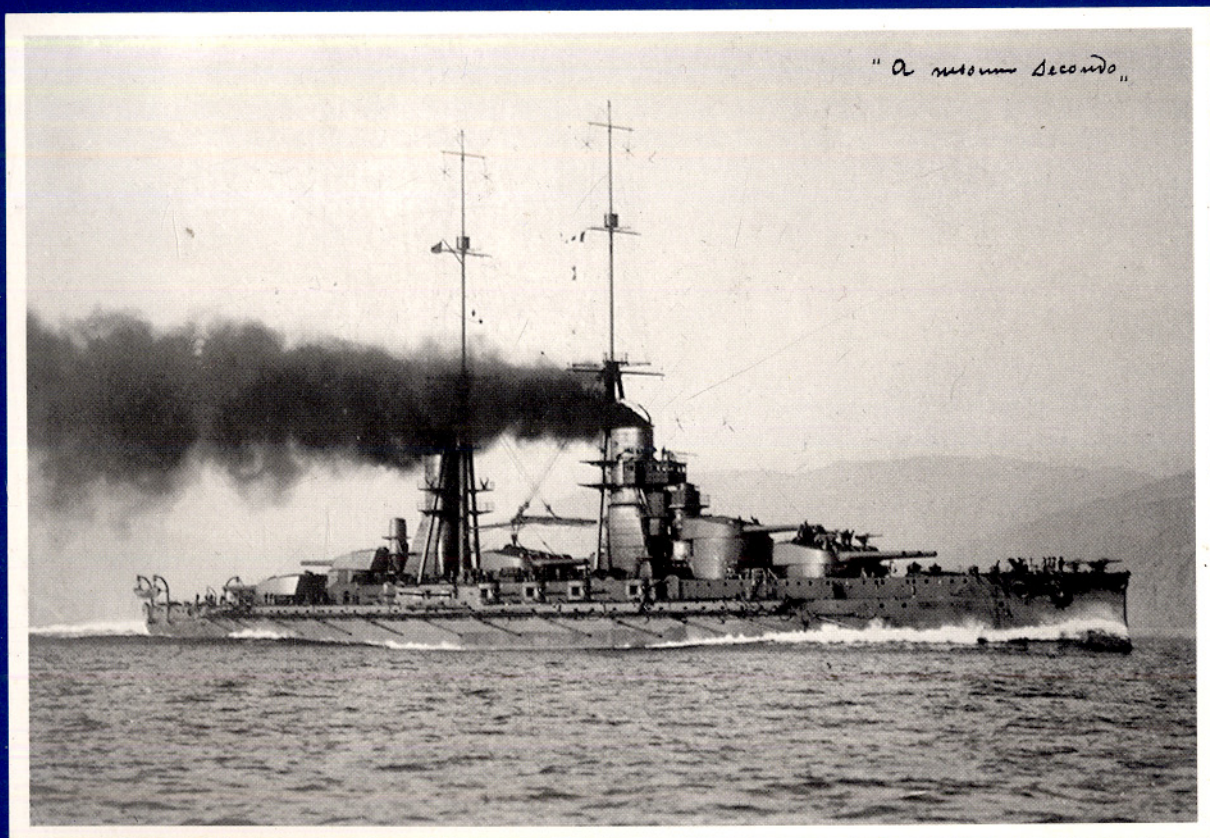


UFFICIO STORICO DELLA MARINA MILITARE

Alberto Santoni

# STORIA E POLITICA NAVALE DELL'ETÀ CONTEMPORANEA



ROMA 1993





UFFICIO STORICO DELLA MARINA MILITARE

**Alberto Santoni**

# STORIA E POLITICA NAVALE DELL'ETÀ CONTEMPORANEA

(dalla metà del XIX secolo alla fine della 2<sup>a</sup> guerra mondiale)

STABILIMENTO GRAFICO MILITARE  
GAETA





# INDICE

## CAPITOLO I

### DALL'UNITÀ D'ITALIA ALLA PRIMA GUERRA MONDIALE

1. La situazione internazionale e la politica navale delle varie Potenze nella seconda metà del XIX secolo	Pag.	3
2. Caratteristiche del naviglio militare e della tattica navale	"	15
3. La terza guerra di indipendenza italiana e la battaglia di Lissa	"	23
4. Il conflitto cino-giapponese e la battaglia dello Yalu	"	33
5. L'espansionismo statunitense e la guerra ispano-americana	"	38
6. La guerra russo-giapponese e la battaglia di Tsushima	"	47
7. Il ribaltamento delle relazioni internazionali all'inizio del Novecento e la gara navale anglo-tedesca	"	59
8. Aspetti navali della guerra italo-turca	"	68

## CAPITOLO II

### LA PRIMA GUERRA MONDIALE SUL MARE

1. Il primato informativo inglese e la "Stanza 40"	Pag.	77
2. L'inizio del conflitto e le azioni di superficie sugli Oceani	"	82

3. Le operazioni nel Mare del Nord fino alla battaglia dello Jutland	Pag.	94
4. La guerra nel Mediterraneo prima e dopo l'intervento dell'Italia	"	105
5. La grande battaglia navale dello Jutland	"	116
6. La neutralità e l'intervento degli Stati Uniti. Aspetti della guerra sottomarina	"	134
7. Le ultime azioni navali nel Mare del Nord e la vittoria alleata	"	142
8. Le conferenze per il disarmo navale tra le due guerre	"	151

### CAPITOLO III

#### LA SECONDA GUERRA MONDIALE

1ª fase: 1939-1941

1. L'eredità della Stanza 40: l'ULTRA Intelligence britannico	Pag.	159
2. La guerra corsara sugli Oceani e la missione della corazzata "Bismarck"	"	164
3. La politica navale italiana dal 1922 al 1940 e lo stato di preparazione al conflitto	"	182
4. L'Italia in guerra. Le battaglie di Punta Stilo e di Capo Spada ed azioni minori	"	195
5. L'attacco a Taranto e la fine della guerra parallela. Capo Teulada e il bombardamento navale di Genova	"	207
6. Lo scontro di Gaudø e la tragica notte di Matapan	"	217
7. Le audaci imprese dei mezzi d'assalto italiani e la guerra dei convogli	"	235
8. Pearl Harbor e l'ondata espansionistica giapponese	"	248



## CAPITOLO IV

### LA SECONDA GUERRA MONDIALE

2ª fase: 1942-1945

1. Il riflusso della marea nipponica. Mar dei Coralli, Midway e Guadalcanal	Pag. 265
2. Le operazioni navali mediterranee nel 1942	" 284
3. L'invasione della Sicilia, l'armistizio e la cobelligeranza	" 294
4. I convogli artici e la Marina sovietica	" 304
5. Il fallimento della guerra subacquea in Atlantico, gli sbarchi in Francia e la fine del conflitto in Europa	" 312
6. La duplice controffensiva americana nel Pacifico e le battaglie aeronavali delle Marianne e di Leyte	" 317
7. L'impiego dei Kamikaze e le ultime operazioni nel Pacifico	" 334
8. Le bombe atomiche, l'intervento dell'Unione Sovietica e la resa giapponese	" 341





## PRESENTAZIONE

Questo volume non dovrebbe rientrare nella linea dell'usuale editoria dell'Ufficio Storico, per lo più tesa alla valorizzazione del prezioso patrimonio documentario giacente presso il dipendente Archivio. In esso viene conservata la documentazione originata dalla Marina sin dal suo nascere, necessaria per ricostruire nei suoi aspetti più significativi la vita stessa della Forza Armata ed il suo cammino nel tempo.

Ma l'Ufficio Storico non è solo il geloso e fedele custode della "memoria della Marina"; tra i suoi compiti rientra anche quello di effettuare "studi di carattere storico che interessino la Marina Militare", con il fine ultimo di contribuire alla formazione professionale dell'Ufficiale, consentendogli di ricavare dagli avvenimenti trascorsi ammaestramenti validi per l'avvenire.

E ciò giustifica pienamente questo libro che, oltre a possedere la dignità di uno studio scientifico, ha la dote della chiarezza e della sintesi ed è stato pertanto adottato come testo didattico da parte dell'Accademia Navale.

Libro che si è voluto ricco di immagini, grafici, disegni, fotografie. Un libro che vuole essere molto di più del testo per un anno di studio; vuole essere il fedele amico di un lungo rapporto, il giusto tramite tra il giovane Allievo e la sua futura professione di Ufficiale, il collegamento tra l'uomo e il mare.

Un libro che si è voluto semplice, perché sia di immediata comprensione il racconto vivo e palpitante dei fatti che hanno portato alla civiltà contemporanea, all'Italia di oggi, alla nostra Marina.

Il testo è del Professor Alberto Santoni, insegnante in Accademia Navale di "Storia e Politica Navale". Il Professor Santoni ha fatto ampio riferimento alla nostra produzione editoriale e ai nostri fondi d'archivio.

I grafici di Loretta Mattesini, pur non ancorati al grigliato geografico, illustrano nelle linee essenziali i movimenti delle forze in campo nelle varie situazioni tattiche e strategiche.

I disegni delle unità navali sono frutto del lavoro di Valerio Gay, che ha anche curato, assieme all'autore, le didascalie. Di essi si apprezza la precisione del tratto e la ricchezza dei particolari.

Le fotografie provengono nella grande maggioranza dalla fototeca dell'Ufficio Storico.

Roma, 10 giugno 1993

IL CAPO UFFICIO

*Amm. Div. Renato SICUREZZA*





## CAPITOLO I

### DALL'UNITÀ D'ITALIA ALLA PRIMA GUERRA MONDIALE

#### **1 La situazione internazionale e la politica navale delle varie Potenze nella seconda metà del XIX secolo**

L'età contemporanea viene fatta solitamente decorrere in Italia dall'unità nazionale, cioè dal 1861, anno intorno al quale, per una fortunata coincidenza storica, ruotarono anche altri determinanti avvenimenti internazionali, quali il progressivo affermarsi in Europa della potenza germanica, la rivalutazione del Mediterraneo con l'apertura del canale di Suez nel 1869, la guerra civile o di secessione negli Stati Uniti e il prepotente sviluppo del Giappone moderno, appena uscito dal feudalesimo.<sup>1</sup>

In questo clima di profonde trasformazioni politiche, la condotta del giovanissimo Regno d'Italia fu guidata dall'ansia di completare l'unità nazionale con la liberazione delle terre irredente sulle frontiere nord-orientali: obiettivo assai arduo nella realtà europea del periodo e che impose più di un cambiamento di rotta alla nostra diplomazia. In linea generale si può sostenere che, nei primi decenni dopo l'unità, l'Italia si discostò sempre più nettamente dalla Francia, a causa soprattutto delle concorrenti mire sulla Tunisia, mentre tentò invano una rassicurante alleanza con la Gran Bretagna che, pur ben disposta nei confronti di Roma, rifiutava allora di legarsi diplomaticamente con chicchessia, preferendo quello che è stato dipinto come uno "splendido isolamento".

Pertanto, dopo l'occasionale alleanza con la Prussia nel 1866 in quella che fu la nostra terza guerra d'indipendenza – i cui aspetti navali saranno esaminati nel terzo paragrafo – il Regno d'Italia rimase senza appoggi internazionali e conseguentemente non poté impedire che la Francia si insediasse nella contesa Tunisi nel 1881. Come reazione, Roma stipulò nel 1882 la famosa "Triplice Alleanza" con la tradizionale avversaria Austria-Ungheria e con la potente Germania (ex Prussia) del

---

1. Per alcuni particolari cfr. Santoni A.: *Da Lepanto ad Hampton Roads: storia e politica navale dell'età moderna (secoli XVI-XIX)*, Milano, Mursia, 1990, p. 277-303.

Bismarck, nemica giurata della Francia, trattato che rimase in vita fino al maggio 1915.<sup>2</sup>

La politica navale dell'Italia fu fin dall'origine caratterizzata da grandi ambizioni. Del resto la confluenza nella Regia Marina nazionale delle flotte preunitarie (toscana, sarda, borbonica, siciliano-garibaldina e, in parte, pontificia) aveva dato vita nel marzo 1861 ad un complesso navale di tutto rispetto (ben 120 unità), anche se minato alla base da problemi di fusione organica, dottrina e materiale. Inoltre, subito dopo l'unità, vennero ordinate nei cantieri nazionali, ma soprattutto in quelli esteri, nuove corazzate rispondenti agli ultimi requisiti di protezione, potenza offensiva e velocità.



*Ammiraglio Ferdinando Acton*

Grazie a siffatte scelte, la dottrina navale italiana fu quasi costantemente orientata al mantenimento di una consistente flotta di grandi navi da battaglia, originariamente intesa in funzione antiaustriaca e poi, dopo la stipulazione della Triplice, in funzione antifrancese. Solo nel periodo 1880-1883 ci fu un temporaneo ripensamento dottrinario, determinato dalle teorie del nuovo ministro della Marina, l'ammiraglio Ferdinando Acton, sostenitore delle unità piccole e manovriere.<sup>3</sup>

Proprio durante l'amministrazione Acton si ebbe un salto di qualità nell'istruzione professionale degli ufficiali della Regia Marina, grazie all'inaugurazione il 1° ottobre 1881 della nuova Accademia Navale di Livorno, che prese il posto delle due scuole navali preunitarie di Napoli e di Genova e che era stata programmata dal ministro Benedetto Brin con un decreto del 1878.<sup>4</sup>

2. Salvadori M. L.: *Storia dell'età contemporanea*, Torino, Loescher, 1977, p. 395-499.

3. Gabriele M. - Friz G.: *La politica navale italiana dal 1885 al 1915*, Roma, Ufficio Storico della Marina militare, 1982, p. 27-32.

4. Vds. Galuppini G.: *L'Accademia Navale, 1881-1981*, Roma, Ufficio Storico della Marina militare, 1981.

Dopo il ritorno di Benedetto Brin alla direzione del Ministero della Marina il 30 marzo 1884 e il quasi contemporaneo inizio del colonialismo italiano, con la penetrazione in Eritrea, fu ripresa nel nostro Paese la politica delle grandi costruzioni navali e fu dato conseguente impulso all'industria pesante nazionale, sorretta proprio dalle commesse della Marina. Si svilupparono pertanto le acciaierie di Terni, la fabbrica di cannoni "Armstrong" a Pozzuoli, il silurificio di Venezia e gli stabilimenti meccanici "Ansaldo" di Sampierdarena e "Guppy" di Napoli. Di conseguenza, tra il 1892 e il 1895, la flotta militare italiana giunse a collocarsi al terzo posto nella graduatoria mondiale.



*Gen Ispett. (G.N.) Benedetto Brin*

Nonostante questi successi, la difficile protezione delle estesissime coste dello stivale e delle isole contro una sempre paventata invasione francese dal mare continuò a turbare i sonni dei responsabili civili e militari italiani, problema non risolto neppure dall'accennata stipulazione della "Triplice Alleanza", dal momento che né la Germania né l'Austria-Ungheria disponevano allora di flotte tali da poter garantire a Roma un accettabile sostegno navale. Infatti solo nel 1900 e ancor più nel 1913, con il sopravvenuto sviluppo delle Marine austriaca e tedesca, furono raggiunte convenienti intese tra i tre soci membri della Triplice, che assicurarono all'Italia un sufficiente appoggio mediterraneo, poi non operante a causa del noto rovesciamento delle alleanze nel 1915.<sup>5</sup>

\* \* \* \* \*

Tra le grandi Marine della seconda metà dell'Ottocento quella britannica manteneva di gran lunga il suo antico primato, minacciata a distanza solo da quella francese. Il Regno Unito conduceva allora, come si è detto, una politica estera di assoluta neutralità, intendendo con essa evitare un indesiderato coinvolgimento nelle beghe continentali europee, così da

5. Gabriele M.: *Le convenzioni navali della Triplice*, Roma, Ufficio Storico della Marina militare, 1969, p. 352-398.

potersi dedicare tranquillamente all'ampliamento del suo già immenso impero coloniale. Nonostante però questo "splendido isolamento", il Governo di Londra si sforzò di mantenere sempre buoni rapporti con l'Italia e, almeno fino alla fine del XIX secolo, anche con la Germania, nazioni che esso vedeva acutamente come naturali antagoniste della Francia, sua immediata concorrente sul piano marittimo e coloniale.

Un'altra rivale della Gran Bretagna era da tempo la Russia zarista che, a dispetto di Londra, mirava insistentemente a penetrare nel Mediterraneo attraverso una guerra vittoriosa contro la decadente Turchia e che inoltre contrastava gli interessi inglesi in Afghanistan, in Cina e nell'oceano Pacifico.<sup>6</sup>

Lo "splendido isolamento" britannico perdurò fino alla morte della regina Vittoria e, più precisamente, fino al gennaio 1902, quando il Governo di Sua Maestà decise di stipulare un trattato di amicizia con il lontano ma emergente Giappone, garantendo ad esso quel sostegno diplomatico e materiale che due anni dopo servì a Tokio per muovere guerra alla comunemente detestata Russia. Ma su questo tema, così come sui mutati rapporti tra Londra, Parigi e Berlino all'inizio del nuovo secolo, ritorneremo dettagliatamente più oltre.

La politica navale della Gran Bretagna, cioè della prima Potenza marittima del mondo, non poteva discostarsi dai dettami nelsoniani che prevedevano una grande flotta d'alto mare, capace, come nel passato, di controllare tutte le vie marittime del globo, di salvaguardare il Paese da ogni tentativo di invasione nemica e di far risparmiare fondi per il mantenimento di un grande Esercito, indispensabile invece a tutte le altre Potenze continentali. Era questa la dottrina della cosiddetta "Blue water school", cioè della scuola dell'alto mare, che tradizionalmente intendeva difendere gli interessi inglesi non alle porte di casa, ma direttamente nelle acque del nemico, attraverso il "blocco navale" dei suoi porti e la soppressione dei suoi commerci.

Ebbe invece scarso seguito e breve vita in Inghilterra un'altra teoria marittima, quella della "Brick and mortar school", cioè della scuola del mattone e del calcestruzzo, che chiedeva di ridurre le spese per una flotta d'alto mare e raccomandava una strategia difensiva, basata in prevalenza su fortificazioni costiere. Tutto ciò perché a qualcuno sembrò

---

6. Morris J.: *Pax Britannica. The climax of an Empire*, New York, Penguin Books, 1980, p. 238.



erroneamente che l'avvento della propulsione a vapore avesse annullato i vantaggi dell'insularità della Gran Bretagna, esponendo il Paese ad una facile invasione.<sup>7</sup>

Come è noto, queste pessimistiche previsioni non si sono mai avverate, neanche dopo la ben più sconvolgente rivoluzione aeronautica, e va dato atto all'Ammiragliato inglese di non aver avuto dubbi sulla perdurante validità della "Blue water school". Esso anzi, in vista del progressivo e temuto avvicinamento diplomatico tra Parigi e Pietroburgo – che in effetti culminò nel 1892 nella cosiddetta "Duplice Intesa" franco-russa – prese nel 1889 l'importante decisione di mantenere in vita una vasta flotta da battaglia di grandezza almeno pari alle flotte congiunte della seconda e della terza Potenza navale del periodo, che per l'appunto erano allora la Francia e la Russia.

Tale fondamentale dottrina, chiamata del "two powers standard", formò la base della politica marittima britannica anche dopo le mutate alleanze dell'inizio del Novecento, per poi essere annullata di fatto nel 1912, quando Londra dovette ammettere di non poter più mantenere tale gravoso rapporto di forze navali, di fronte alla prepotente crescita della Marina tedesca, sua nuova antagonista, come vedremo nel settimo paragrafo.<sup>8</sup>

\* \* \* \* \*

La Francia di Napoleone III e poi della Terza Repubblica fu diplomaticamente – come detto – l'avversario principale non solo del Regno d'Italia, ma anche della Gran Bretagna durante gran parte della seconda metà del XIX secolo.

Eppure i due Paesi separati dalla Manica avevano combattuto insieme la guerra di Crimea contro la Russia nel 1854-1856 e una campagna contro la Cina nel 1858-1860. Da allora però i reciproci rapporti si erano deteriorati, a causa della competizione navale, industriale, commerciale e coloniale, che ebbe il suo apice nel 1898 con l'incidente di Fashoda sul Nilo. Comunque già nel 1882 la Gran Bretagna aveva prontamente replicato al protettorato francese sulla Tunisia dell'anno precedente, imponendo un proprio protettorato sull'Egitto (antico obiettivo di Parigi) e occupando militarmente il canale di Suez, che era controllato finanziariamente da Londra fin dal 1875.

---

7. Lewis M.: *The Navy of Britain*, Londra, George Allen Ltd, 1949, p. 119-120.

8. Public Record Office di Kew Gardens, Londra (d'ora in poi siglato P.R.O.), fondo ADM 116, cartella 940B: *Anglo-German naval relations 1902-1914*.



*Ammiraglio Aube*

Per fortuna dei suoi avversari europei, la Marina francese, che pure nel 1859 era stata la prima al mondo a varare una vera nave corazzata (la *Gloire*, cui l'Inghilterra aveva risposto l'anno seguente con la più potente *Warrior*) compì poi proprio quell'errore dottrinario che era stato evitato dall'Ammiragliato britannico con il rifiuto della "Brick and mortar school". Infatti nel 1886 la Marina francese accettò di ridurre nel futuro le spese per la costruzione di grandi unità corazzate, ammalata dalle teorie del proprio ministro, ammiraglio Aube, capo della cosiddetta "Jeune école", che auspicava una flotta basata sulle nuove torpediniere di superfi-

cie e sottomarine, nonché su veloci incrociatori impiegabili nell'antica guerra corsara al traffico nemico.<sup>9</sup>

A causa di questa errata dottrina strategica e costruttiva, la Marina francese perse irrimediabilmente il suo antico splendore e gran parte della sua credibilità, mentre il Paese affidò sempre più le sue speranze di "grandeur" all'Esercito, al quale era chiesto di vendicare quanto prima possibile l'onta di Sedan e la bruciante sconfitta contro la Prussia (poi Germania) del 1870-1871. Per meglio raggiungere questo obiettivo e per intimorire maggiormente la Gran Bretagna, Parigi pensò bene di stringere nel 1892 l'accennata "Duplice Intesa" con la Russia, orientando in tal modo sempre più in senso terrestre e continentale la sua politica militare.

Il ritardo qualitativo e quantitativo imposto alla flotta da battaglia francese dalle intempestive teorie della "Jeune école" e dalle suddette scelte diplomatico-militari, emerse fatalmente durante la prima guerra mondiale. Esso però non venne percepito immediatamente né all'interno, né all'estero, cosicché la "Marine nationale" continuò ad essere eccessivamente temuta e largamente sopravvalutata sia a Londra sia a Roma.

\* \* \* \* \*

9. Jenkins E. H.: *A history of the French Navy from its beginning to the present day*, Londra, Macdonald and Jane's, 1973, p. 304-305 e 307.

La Russia zarista, pur essendo una Potenza eminentemente continentale, mantenne la propria Marina da guerra al terzo posto nella graduatoria mondiale per gran parte della seconda metà del XIX secolo. Tuttavia la necessità di disporre di quattro flotte dislocate in altrettanti mari lontani e non comunicanti (Mar Baltico, Mar Bianco, Mar Nero e oceano Pacifico) rappresentò e rappresenta tuttora il tallone d'Achille della Marina russa.

Oltre a questi condizionamenti geografici, le vicende politiche internazionali portarono ben presto Pietroburgo in rotta di collisione con la più grande Potenza navale del periodo, cioè con la Gran Bretagna, il che frustrò di fatto ogni velleità di espansione marittima dell'Impero zarista. Sintomaticamente infatti ogni spinta russa verso i mari caldi (attraverso lo smembramento dell'Impero turco per quanto riguardava il Mediterraneo, o attraverso la penetrazione in Persia ed Afghanistan in direzione del Golfo Persico e del Golfo di Oman) venne sempre controbattuta con successo da Londra, sia con azioni diplomatiche, sia addirittura con interventi militari, come era accaduto in occasione dell'indipendenza greca e della guerra di Crimea.<sup>10</sup>

Sotto il profilo navale bisogna ricordare che nel 1871, dopo la caduta di Napoleone III in Francia, la Russia denunciò le dure clausole imposte ai suoi danni dalla pace di Parigi del 1856, che proibivano alla Marina zarista di mantenere navi da guerra nel Mar Nero. Pertanto quando nel 1877 scoppiò la nuova guerra con la Turchia, i russi poterono schierare in questo mare una flotta, seppure di ridotte dimensioni.<sup>11</sup>

Tra i mezzi navali impiegati dai russi in questo conflitto del 1877-1878 fecero spicco le cosiddette "Popoffe", cioè cannoniere corazzate a scafo circolare, ideate dall'ammiraglio Popoff, nonché i primi siluri autopropulsi, che però non dettero buona prova. Più fortunate furono invece le barche a vapore con torpedini ad asta, cioè dotate di una carica esplosiva applicata all'estremità di una lunga pertica, che veniva fatta esplodere a contatto delle navi avversarie. Queste barche torpediniere, che avevano già debuttato validamente durante la guerra civile americana, riuscirono in mani russe ad affondare il monitor ottomano *Seifé* nel maggio 1877.<sup>12</sup>

---

10. Cfr. Santoni A.: *Da Lepanto ad Hampton Roads. storia e politica navale dell'età moderna (secoli XVI-XIX)*, cit., p. 246-25, 264-269.

11. Garofalo F.: *Da Nelson a Togo: un secolo di storia militare marittima*, Milano, La Prora, 1939, p. 113-116.

12. Cfr. "Warship International", Toledo, Ohio, 1972, n. 2, p. 208.

Tuttavia l'indubbia vittoria militare della Russia sulla Turchia, conseguita soprattutto sui campi di battaglia terrestri e sancita dal trattato di Santo Stefano del marzo 1878, venne pesantemente ridimensionata dalle risultanze del congresso di Berlino del giugno-luglio successivo, subito convocato per iniziativa della Gran Bretagna, ovviamente preoccupata dall'avanzata zarista verso il Mediterraneo. Nell'occasione la pressione congiunta di Londra, Berlino e Vienna sottrasse a Pietroburgo gran parte delle conquiste terrestri e, con esse, la possibilità di raggiungere l'Egeo attraverso una Bulgaria vassalla e con sbocco su questo mare. Da parte sua l'Inghilterra ottenne, senza colpo ferire, l'isola di Cipro e la conferma della convenzione degli Stretti del 1841, mentre l'Austria-Ungheria, parimenti molto interessata alla cosiddetta "questione d'Oriente", ricevette l'amministrazione della Bosnia e dell'Erzegovina.<sup>13</sup>

Da allora la Russia, delusa ad occidente, nonostante la sopravvenuta "Duplice Intesa" con la Francia, rivolse il suo dinamismo espansionista ad est, cioè verso la Manciuria e, più oltre, verso il Pacifico, trovando però nuovamente sulla sua strada l'implacabile Gran Bretagna, che – come abbiamo accennato – uscì perfino dal suo "splendido isolamento" pur di stipulare nel 1902 un'alleanza con il Giappone, avente una prevalente funzione antirussa, oltre che antiamericana, in Estremo Oriente.

\* \* \* \* \*

Gli Stati Uniti, dopo aver superato la grave e dispendiosa crisi della guerra civile o di secessione, conobbero uno sviluppo industriale senza precedenti, proponendosi subito come il modello classico del capitalismo mondiale. Non era quindi difficile prevedere che tale dinamismo economico americano si sarebbe riversato ben presto oltre i confini nazionali e avrebbe indotto l'Unione a ricercare nuovi mercati al di là degli oceani, in fatale competizione con le altre Potenze.

Maturati questi convincimenti, il Governo di Washington stimò indispensabile possedere una grande Marina mercantile e, conseguentemente, una forte Marina militare atta a difendere i propri commerci: compito che non poteva essere assolto dalla pur enorme flotta costiera e fluviale ereditata dalla guerra civile.<sup>14</sup>

---

13. Bonghi R.: *La crisi d'Oriente e il Congresso di Berlino*, Milano, Altair, 1885, p. 86-102.

14. Per lo sviluppo della moderna Marina americana vds. Hagan K. J.: *This people's Navy: the making of American sea power*, New York, Macmillan, 1991.

La nuova Marina oceanica americana prese forma verso la fine del XIX secolo, influenzata anche dalle tesi sul potere marittimo propagate da un ufficiale della U.S.Navy, i cui libri sarebbero stati per lunghi anni i testi sacri della storia e politica navale: Alfred T. Mahan. In sintesi questo scrittore sosteneva che gli Stati Uniti dovevano ampliare le loro ambizioni, uscendo dall'isolazionismo e imitando l'imperialismo e il navalismo inglese, di cui egli narrava le origini, le opportunità di sviluppo e i numerosi successi, dalle guerre anglo-olandesi del XVII secolo alla vittoria su Napoleone.<sup>15</sup>

La prima avanzata americana sugli oceani si ebbe con l'acquisizione dell'arcipelago delle Hawaii nel Pacifico, dove nel 1893 erano avvenuti alcuni moti di piazza, sostenuti dai più influenti proprietari terrieri legati agli Stati Uniti e protetti dal drappello dei marines dell'incrociatore corazzato *Boston*, che portarono alla caduta della locale monarchia e alla proclamazione della repubblica. Il potere interno venne quindi assunto dal forte movimento filoamericano che, dopo aver lottato contro il neoeletto presidente democratico Cleveland, contrario all'annessione delle Hawaii, ottenne il suo scopo sotto l'amministrazione repubblicana di McKinley, proclamando nel 1897 l'annessione dell'arcipelago agli Stati Uniti, sanzionata infine dal congresso di Washington l'anno seguente. Da allora e fino al 1959 gli americani considerarono le Hawaii non come uno Stato vero e proprio, ma come un territorio dell'Unione e svilupparono presso Honolulu la grande base navale di Pearl Harbor.<sup>16</sup>

\* \* \* \* \*

Al di là del Pacifico stava intanto sorgendo un'altra Potenza navale, il Giappone, dove, attraverso lotte interne, era andato rafforzandosi il potere centrale dell'Imperatore ai danni del sistema feudale dello "shogunato".

Questa rivoluzione era stata determinata dalla forzata apertura tra il 1854 e il 1858 di alcuni porti nipponici al commercio internazionale, sotto la

---

15. Vds. Mahan A. T.: *The influence of sea power upon history*, Londra, Little Brown, 1890; *The influence of sea power upon the French revolution and empire*, Londra, Sampson Low, 1892 e *The life of Nelson: the embodiment of the sea power of Great Britain*, Londra, Sampson Low, 1899.

16. Morison S. E.: *The growth of the American Republic*, New York, Oxford University Press, 1980, vol. II, p. 235-236 e Devine M. J.: *John W. Foster: politics and diplomacy in the imperial era, 1873-1917*, Athens, Ohio University Press, 1981, p. 61-173. Le Hawaii furono elette a 50° Stato dell'Unione con delibera del Congresso del 12 marzo 1959.

minaccia di squadre navali americane, inglesi, francesi e russe, cui era seguita, per reazione, una guerra civile tra il 1863 e il 1867. In occasione di questa crisi l'imperatore Mutsuhito, passato poi alla storia come Meiji Tenno, assunse pienamente il controllo del Paese, che da secoli era praticamente alle dipendenze dello "shogun" di Yedo e, nelle province, sotto l'arbitrio dei "daimyo" vassalli.<sup>17</sup>

La guerra civile garantì quindi al Giappone unità e certezza del potere centrale e permise l'inizio di un ammodernamento delle strutture sociali, economiche e militari, in quello che è stato definito il "risorgimento" dell'età Meiji. Nel campo militare l'imperatore Mutsuhito ebbe cura di affidare la ricostruzione dell'Esercito nazionale ad istruttori tedeschi e quella della Marina a consiglieri britannici, il che equivaleva ad assicurarsi nel settore il meglio di ciò che allora offriva il mondo occidentale.

Ben presto la Marina nipponica ricevette moderne e grandi navi da guerra dai cantieri inglesi, ai quali esse erano state convenientemente ordinate, mentre intere generazioni di giovani furono inviate a studiare nelle accademie britanniche e persino le uniformi degli ufficiali vennero modellate su quelle in uso nella Royal Navy.

\* \* \* \* \*

Solo negli ultimissimi anni del XIX secolo la Germania, già grande potenza militare terrestre, iniziò uno sviluppo navale, a sua volta determinato dalle pressioni dei gruppi industriali, che reclamavano una più attiva politica di espansione commerciale.

Battuta la Francia nella guerra terrestre del 1870 e ottenuta la proclamazione dell'Impero germanico nel gennaio 1871, la ex Prussia dell'abile cancelliere Bismarck mirò soprattutto a non incrinare i buoni rapporti con la Gran Bretagna, attuando pertanto una modesta politica coloniale. Tuttavia, dopo l'ascesa al trono di Guglielmo II nel 1888 e dopo il fatale licenziamento del Bismarck nel 1890, la diplomazia tedesca intraprese un "nuovo corso" marcatamente imperialista, premuta dalle stesse necessità commerciali che si stavano manifestando allora negli Stati Uniti.

Logica conseguenza di tale incisiva politica mondiale (Welt Politik) fu l'espansione della Marina mercantile del II Reich, cui naturalmente

---

17. Curato F.: *Storia politica universale*, vol. 7: *Il mondo orientale*, Novara, De Agostini, 1970, p. 350-352.



corrispose la creazione di una grande flotta militare, che aveva il consueto compito di proteggere i dilatati traffici marittimi nazionali.<sup>18</sup>

Il suddetto processo spiega sinteticamente l'esplosione di quel navalismo tedesco, ingiustamente considerato in Gran Bretagna e altrove come "un lusso". Esso era invece una vera e propria necessità per un Paese di forte industrializzazione che, al pari di altre Potenze, ricercava sbocchi commerciali per la sua esuberante economia, usando gli stessi metodi tipici dell'età degli imperialismi.<sup>19</sup>

Le prime espressioni di questo anelito ad una grande flotta, considerata come una condizione indispensabile per una proficua penetrazione nei mercati mondiali, furono le due leggi navali del 1898 e del 1900, varate dal ministro della Marina von Tirpitz e che contemplavano una serie di nuove costruzioni, per il momento comunque non ritenute preoccupanti dall'irraggiungibile Royal Navy britannica.

Londra in effetti, dall'alto della sua straripante superiorità marittima, non si innervosì più di tanto, neppure quando lesse nella relazione introduttiva della legge navale tedesca del 1900 la famosa "teoria del rischio", con la quale Tirpitz, riconoscendo per il momento l'impossibilità della flotta germanica di raggiungere l'allora lontanissimo livello delle flotte inglese, francese e russa, dichiarava che l'obiettivo della Kaiserliche Marine era esclusivamente "deterrente". Infatti un qualsivoglia più forte avversario avrebbe dovuto riflettere a lungo prima di affrontare uno scontro con la flotta tedesca allora in costruzione, se non voleva correre "il rischio" di essere severamente menomato e di perdere così il suo vantaggio marittimo nei confronti della Potenza che lo seguiva in graduatoria, anche in caso di guerra vittoriosa contro la Germania.<sup>20</sup>

Il mancato impatto della "teoria del rischio" sulla superba Marina inglese fu anche dovuto al ravvicinamento di inizio secolo tra la Gran Bretagna e la Francia, che – nonostante le rilevate deficienze – era ancora la seconda Potenza navale del globo. Vedremo nel prossimo settimo paragrafo quali furono gli sviluppi di questa riconciliazione tra Londra e Parigi e soprattutto i veri motivi che innescarono la funesta "gara navale" tra la Germania di Guglielmo II e il Regno Unito.

\* \* \* \* \*

---

18. P.R.O., fondo ADM 116, cartella 940B: *Anglo-German naval relations, 1902-1914*.

19. Vds. al proposito Herwig H. H.: *"Luxury" fleet: the Imperial German Navy 1888-1918*, Londra, George Allen & Unwin, 1980.

20. Di Giamberardino O.: *L'arte della guerra in mare*, Roma, Ufficio Storico della Marina militare, 1937, p. 301.

Minori Potenze navali della seconda metà del secolo furono la Turchia, la Spagna, l'Austria-Ungheria e alcuni Stati sudamericani.

La Turchia, tradizionalmente amica della Francia e della Gran Bretagna, passò in seguito sotto l'influenza della Germania, intravedendo cospicui vantaggi nell'ambizioso progetto di Guglielmo II relativo ad una ferrovia tra Berlino e Bagdad. Il mutamento di indirizzo della politica estera turca venne poi reso irreversibile dal rifiuto di Londra di consegnare a Costantinopoli, nell'agosto 1914, due grandi corazzate costruite nei cantieri inglesi per conto della Marina ottomana e che vennero invece incorporate nella Royal Navy già in guerra, con i nomi di *Erin* e di *Agincourt*.<sup>21</sup>

La Spagna, da lungo tempo con problemi interni, aveva visto definitivamente decadere la propria Marina durante le guerre napoleoniche. Inoltre questo Stato si tuffò allegramente nel 1898 in un conflitto senza speranza contro gli emergenti Stati Uniti, che costò a Madrid la perdita di Cuba, di Portorico, di Guam e delle Filippine, nonché di due intere squadre navali, come vedremo nel quinto paragrafo.

L'Austria-Ungheria, nonostante la vittoria di Lissa contro la flotta italiana nel 1866, che illustreremo in seguito, non si inorgogli più di tanto e non ritenne di sviluppare una grande flotta militare proporzionata a quella mercantile nazionale che, soprattutto grazie al "Lloyd austriaco", svolgeva un elevato volume di traffici. Solo all'inizio del XX secolo Vienna corse parzialmente ai ripari e intraprese una serie di nuove costruzioni navali, che però non riuscirono ad annullare la globale inferiorità della Marina asburgica nei confronti di quella italiana, nuovamente avversaria nella prima guerra mondiale.

\* \* \* \* \*

Nel lontano Sud America si svolsero nella seconda metà dell'Ottocento due guerre con qualche riflesso navale. La prima fu quella del 1864-1870 tra il Paraguay del dittatore Lopez e la coalizione Argentina-Brasile-Uruguay, che venne combattuta a terra e lungo i fiumi, con grande uso di mine subacquee, sulle quali il 2 settembre 1866 saltò in aria la cannoniera corazzata brasiliana *Rio de Janeiro*.<sup>22</sup>

Nonostante questa perdita, la Marina brasiliana continuò a condurre una lunga serie di offensive fluviali, che portarono alla conquista delle

---

21. Burt R. A. - Trotter W. P.: *Battleships of the Grand Fleet*, Londra, Arms and Armour Press, 1982, p. 59-61.

22. Cfr. "Warship International", Toledo, Ohio, 1977, n. 2, p. 161-173.



piazzeforti paraguaiane di Humaita e di Angostura tra il febbraio 1868 e il novembre 1869 e alla vittoria finale della coalizione nel marzo 1870, dopo la morte del dittatore Lopez.

Più propriamente navale fu la cosiddetta "guerra del Pacifico", che tra il 1879 e il 1883 vide contrapposte Bolivia e Perù al Cile per questioni di frontiera e di controllo dei locali giacimenti di nitrati. Alla fine il Cile ebbe la meglio grazie alla migliore utilizzazione della flotta, che bloccò immediatamente i porti nemici e che l'8 ottobre 1879 riuscì a catturare, dopo un sanguinoso combattimento, l'attivissimo monitor peruviano *Huascar*, reduce da una proficua crociera corsara.

Nonostante la vittoria, il Cile fu sconvolto nel 1891 da disordini interni, durante i quali la Marina passò quasi totalmente dalla parte dei parlamentaristi e contro il potere del presidente Balmaceda. Questa rivoluzione, che alla fine terminò con la vittoria dei parlamentaristi, viene ricordata in campo navale solo perché nella notte tra il 22 e il 23 aprile 1891 si verificò il primo documentato successo silurante contro una nave da guerra. Esso fu opera di due torpediniere del partito presidenziale, che affondarono nella circostanza la corazzata *Blanco Encalada* (ex *Valparaiso*) ancorata nella baia di Caldera, dopo averla colpita con uno dei loro cinque siluri.

## 2 Caratteristiche del naviglio militare e della tattica navale

Come abbiamo scritto in un nostro precedente volume, le Marine da guerra registrarono nella seconda metà dell'Ottocento un grande sviluppo tecnologico, che si manifestò in cinque direzioni e cioè con l'affermazione della propulsione meccanica ad elica, con le costruzioni in ferro, con l'applicazione di corazze, con l'introduzione di nuove armi (quali i cannoni rigati e a retrocarica, le granate, le mine subacquee, i primi sommergibili a vapore e i primi siluri) e infine con la disposizione dei cannoni dell'armamento principale in torri corazzate girevoli.<sup>23</sup>

Già nella battaglia di Hampton Roads del 9 marzo 1862, durante la guerra civile americana, molte delle suddette innovazioni fecero il loro debutto operativo. Ricordiamo infatti che sia il *Virginia* confederato sia il *Monitor* unionista erano navi a vapore ad elica, erano dotate di corazzatura e sparavano granate. Inoltre quattro dei dieci cannoni del *Virginia* erano rigati, mentre i due cannoni ad anima liscia del *Monitor* erano installati in

---

23. Santoni A.: *Da Lepanto ad Hampton Roads: storia e politica navale dell'età moderna (secoli XVI-XIX)*, cit., p. 254-263.

una torre brandeggiabile. Tuttavia queste due unità americane possedevano anche uno sperone subacqueo, che riesumava il rostro delle triremi greche e romane e che nelle intenzioni avrebbe dovuto integrare nell'offesa il lentissimo ritmo di fuoco delle pesanti artiglierie.

Lo sperone fu quindi, per ironia della sorte, la prima "novità" introdotta sulle navi corazzate della seconda metà dell'Ottocento e rivisse un momento di gloria nella battaglia di Lissa del 20 luglio 1866 (da noi illustrata nel prossimo paragrafo). La sua fama tuttavia fu infranta nella battaglia dello Yalu del 17 settembre 1894, durante la guerra cino-giapponese, grazie alle maggiori capacità evolutive delle navi e all'aumento della gittata, della celerità di tiro e della potenza delle artiglierie.<sup>24</sup>

Comunque già nel dicembre 1866 l'austriaco Luppis e l'inglese Whitehead avevano felicemente sperimentato a Fiume il primo siluro autopropropulso (in inglese torpedo) che, una volta perfezionato, contribuì anch'esso a far tramontare le futili speranze riposte negli speroni, estendendo la portata dell'insidia subacquea.

In pochi anni il siluro divenne la classica "arma dei poveri", poiché le Marine più deboli ritennero, piuttosto ottimisticamente, di poter annullare con un consistente numero di piccole ed economiche navi "torpediniere" (la prima delle quali fu comunque inglese: la *Lightning* del 1877) l'enorme divario che le separava dalle flotte delle grandi Potenze. Perfino la Marina francese, che pure faceva parte di quest'ultima fortunata schiera, venne contagiata da siffatto entusiasmo e, come abbiamo detto, dette fatalmente ascolto nel 1886 alle teorie estremiste dell'ammiraglio Aube e della sua "Jeune école", non prendendo nella dovuta considerazione le intrinseche debolezze delle contemporanee unità torpediniere, cioè la loro scarsissima autonomia e la modesta tenuta al mare.<sup>25</sup>

L'invenzione dell'arma subacquea autopropulsa determinò comunque una significativa modifica dell'armamento delle grandi navi. Queste ultime infatti furono costrette non solo ad imbarcare, come armamento secondario, cannoncini a tiro rapido per controbattere le veloci torpediniere, ma anche ad aumentare ulteriormente la gittata delle loro artiglierie principali, così da tenersi fuori portata dei siluri, che venivano allora imbarcati perfino sulle corazzate e che nel 1905-1906 avevano un raggio d'azione di circa 4.000 metri.

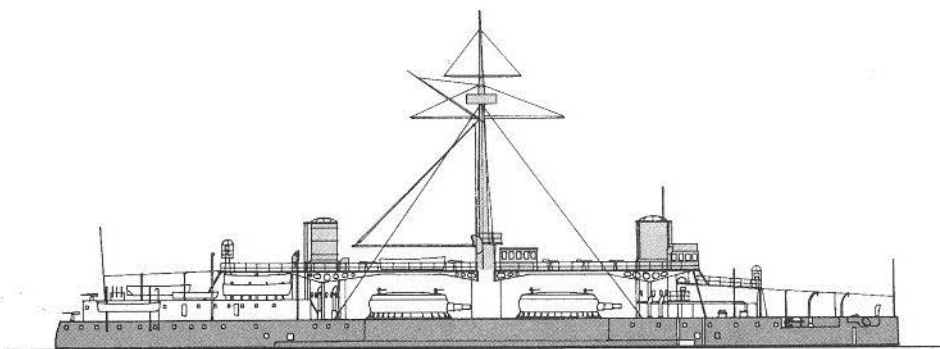
---

24. Fraccaroli A.: *Dalla piroga alla portaerei: storia della nave*, Milano, Signorelli, 1950, p. 172.

25. Ufficio Storico della Marina Militare: *Le torpediniere italiane 1881-1964*, Roma, 1974, introduzione, p. 6.

# DUILIO

## Corazzata della Regia Marina italiana



Scala 1:1000

### CARATTERISTICHE

*Dislocamento normale:* 11.138 tonnellate

#### *Dimensioni:*

lunghezza f.t. 109,2 m.  
lunghezza fra p.p. 103,5 m.  
larghezza 19,7 m.  
immersione 8,3 m.

#### *Apparato motore:*

2 motrici verticali a duplice e espansione;  
8 caldaie ovali;  
2 assi  
potenza 7.710 HP

*Velocità:* 15 nodi

#### *Armamento:*

IV-450/20, III-120 mm., II-75 mm.,  
VIII-57 mm., XXII-37 mm.,  
3 tls. da 355 mm.

#### *Protezione:*

verticale max. 550 mm.  
orizzontale max. 50 mm.  
armamento max. 450 mm.  
torrione max. 350 mm.  
ridotti max. 400 mm.

*Varo:* 8 maggio 1876

*Servizio:* 6 gennaio 1880

*Radiazione:* 27 giugno 1909

### DATI STORICI

Le corazzate **Duilio** e **Dandolo** furono, all'epoca della loro entrata in servizio, fra le più potenti navi di linea e furono le prime a non portare attrezzatura velica; la **Duilio** imbarcava, in un compartimento interno, la piccola torpediniera **Clio**. Si trattava delle prime grandi unità progettate dal Generale Ispettore del Genio Navale Benedetto Brin e volute dal Ministro della Marina Simone di Saint Bon, che consentirono all'Italia di diventare una delle prime potenze navali del mondo. Furono navi all'avanguardia, di caratteristiche tali da superare qualsiasi realizzazione precedente. Il profilo mostra la **Duilio** con la tipica colorazione dell'epoca: scafo nero, sovrastrutture bianche e fumaioli gialli.

Sempre in funzione antisilurante fu dato vita nel 1893 – ancora una volta in Gran Bretagna – ad un nuovo tipo di unità da guerra, il “cacciatorpediniere”, che, leggermente più grande delle torpediniere ed armato con cannoni a tiro rapido, ebbe il compito di difendere le grandi navi dagli attacchi siluranti. Anch'esso però venne dotato di siluri e finì quindi per assumersi le funzioni insidiose attribuite fino ad allora alle torpediniere stesse, avendo su di esse il vantaggio di una maggiore autonomia e di una migliore tenuta al mare.<sup>26</sup>

Con la comparsa nell'ultimo decennio dell'Ottocento di sommergibili definibili moderni (il primo dei quali fu il francese *Gymnote* del 1888), aumentò considerevolmente la minaccia esercitata dai siluri, grazie all'occultamento subacqueo del loro vettore. Solo alla vigilia della prima guerra mondiale però i sommergibili divennero sufficientemente grandi per affrontare missioni non solo costiere, ma d'alto mare e da allora essi dovettero guardarsi dai cacciatorpediniere avversari, cui venne attribuito anche il compito di localizzare con gli idrofoni i battelli immersi e di distruggerli con le bombe di profondità.<sup>27</sup>

Nonostante tutte queste grandi innovazioni di fine secolo, la nave che mantenne la supremazia sui mari addirittura fino alla seconda guerra mondiale e sulla quale continuò quindi ad essere misurata la potenza di una Marina da guerra fu la corazzata. Dopo la *Gloire* francese del 1859, la *Warrior* britannica del 1860 e le similari unità che combatterono nel 1866 la storica battaglia di Lissa, le corazzate cominciarono a perdere dal 1875 l'attrezzatura velica ausiliaria e ad imbarcare cannoni sempre più grandi e di maggior gittata, anche sotto la spinta del pericolo silurante di cui si è già detto. La Marina italiana schierò in quel periodo quattro corazzate che furono tra le più potenti del mondo, cioè le due gemelle *Duilio* e *Dandolo*, varate nel 1876 e nel 1878, nonché l'*Italia* e la *Lepanto*, varate nel 1880 e nel 1883.<sup>28</sup>

Un ulteriore progresso fu registrato nelle corazzate costruite a cavallo dei due secoli e che combatterono nelle guerre ispano-americana del

---

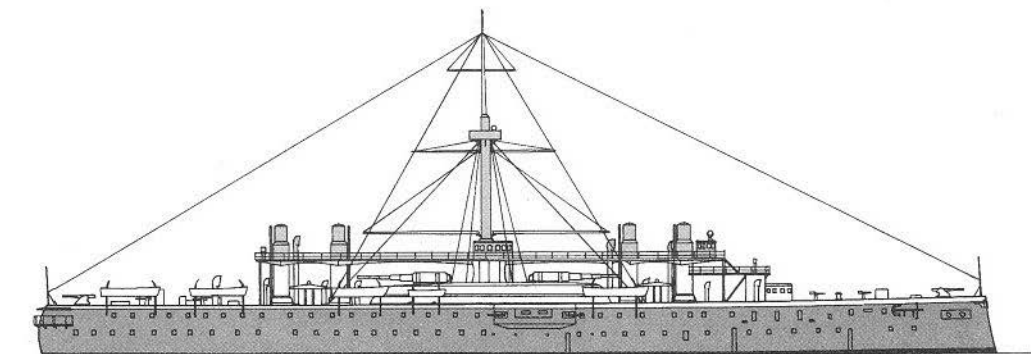
26. Ufficio Storico della Marina Militare: *I cacciatorpediniere italiani 1900-1971*, Roma, 1971, introduzione, p. 3-4.

27. Ufficio Storico della Marina Militare: *I sommergibili italiani 1895-1971*, Roma, 1971, introduzione, p. 11-16.

28. Le due *Duilio* avevano un dislocamento di 11.138 tonnellate, una velocità di 15 nodi e un armamento principale di 4 cannoni da 450 mm. Le due *Italia* dislocavano invece 13.898 tonnellate e possedevano una velocità di 17-18 nodi ed un'artiglieria principale di 4 cannoni da 431 mm.

## LEPANTO

*Corazzata della Regia Marina italiana*



*Scala 1:1000*

### CARATTERISTICHE

*Dislocamento normale:* 13.898 tonnellate

#### *Dimensioni:*

lunghezza f.t. 124,7 m.  
lunghezza fra p.p. 122 m.  
larghezza 22,3 m.  
immersione 9,4 m.

#### *Apparato motore:*

2 motrici verticali a duplice espansione;  
24 caldaie cilindriche;  
2 assi  
potenza 16.000 HP

*Velocità:* 18 nodi

#### *Armamento:*

IV-431/27, VIII-152 mm.  
IV-120 mm., II-75 mm., XII-57 mm.  
X-37 mm., 2 MG, 4 tls. da 355 mm.

#### *Protezione:*

verticale max. 406 mm.  
orizzontale max. 76 mm.  
armamento max. 480 mm.  
torrione 100 mm.

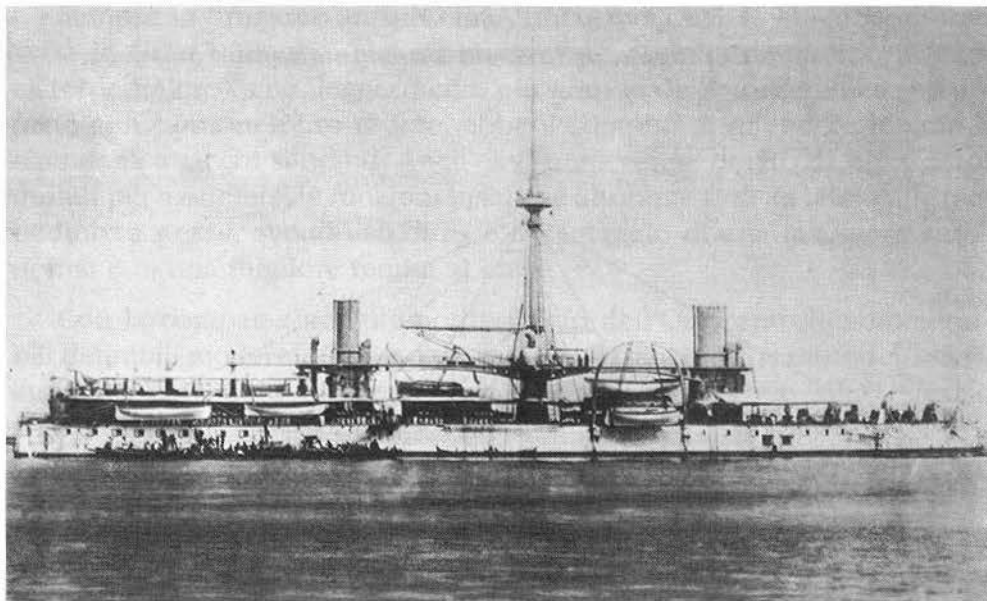
*Varo:* 17 marzo 1883

*Servizio:* 16 agosto 1887

*Radiazione:* 15 gennaio 1914

### DATI STORICI

La corazzata **Lepanto** e la sua gemella **Italia** (che si differenziava per avere sei fumaioli invece di quattro), tra le più potenti unità della loro epoca, furono realizzate sacrificando la protezione in favore della velocità e dell'autonomia, e avevano caratteristiche e capacità operative che saranno riprese, alcuni anni più tardi, dagli incrociatori da battaglia. Per le loro grandi dimensioni, queste due corazzate avevano spazio interno sufficiente a permettere, almeno teoricamente, il trasporto di un'intera divisione dell'Esercito. Nel profilo la **Lepanto** è rappresentata con i tre colori tipici dell'epoca: nero, bianco e giallo.



*Corazzata "Duilio"*  
*In sosta a Venezia dall'11 al 19 agosto 1881*

1898 e russo-giapponese del 1904-1905, da noi illustrate nei prossimi paragrafi cinque e sei. Queste unità di 10.000-15.000 tonnellate ebbero un armamento principale di quattro pezzi, installato in una torre binata a prora e in una a poppa, oltre ad un armamento secondario situato in batteria e composto da cannoni di piccolo-medio calibro e a tiro rapido. Questi ultimi, oltre a tenere a bada le torpediniere, servivano originariamente anche a lanciare una pioggia di granate sulle corazzate nemiche, smantellandone soprattutto le sovrastrutture. Infatti il lento ritmo di fuoco dei contemporanei grossi calibri dell'armamento principale faceva sì che essi intervenissero preferibilmente solo per dare il colpo di grazia ai bersagli malconci.<sup>29</sup>

In quello stesso tempo però vennero introdotti cannoni di grosso calibro, generalmente da 305 mm, a caricamento e tiro rapido (circa 2 colpi al minuto), che rivoluzionarono il combattimento navale. Essi infatti assunsero da allora in poi il ruolo principale e pressoché esclusivo negli scontri tra navi corazzate e relegarono l'armamento secondario a soli

---

29. Fioravanzo G.: *Storia del pensiero tattico navale*, Roma, Ufficio Storico della Marina militare, 1973, p. 135.

scopi antisiluranti. Di questi e di altri miglioramenti godette la rivoluzionaria *Dreadnought* inglese, che fu completata nel 1906 e che rese obsolete tutte le corazzate precedenti, come vedremo nel prossimo settimo paragrafo.<sup>30</sup>

Accanto alle corazzate “predreadnought” le varie Marine allinearono, dalla fine del XIX secolo alla prima guerra mondiale, gli “incrociatori corazzati”, la cui maggiore velocità (20-22 nodi anziché 16-18 nodi) li rendeva idonei a compiti di avanguardia e di avvolgimento, mentre la loro buona protezione e la consistente artiglieria – del calibro intorno a 203 mm – ne permetteva anche l’inserimento nella linea di battaglia. Gli incrociatori corazzati vennero soppiantati dagli “incrociatori da battaglia” nello stesso tempo in cui nascevano le corazzate “dreadnoughts”, che accomuneremo nell’analisi tecnica al momento opportuno.<sup>31</sup>

Meno potenti degli incrociatori corazzati e quindi più economici erano i cosiddetti incrociatori “protetti”, cioè corazzati solo sul ponte e non sui fianchi, che alla fine dell’Ottocento venivano normalmente impiegati nella difesa delle comunicazioni marittime, nonché nella vigilanza in colonia.

Il tramonto dell’incrociatore protetto fu però repentino e venne determinato dalle sue non eccelse doti di velocità, che era abbastanza simile a quella degli incrociatori corazzati e quindi insufficiente per i sempre più richiesti compiti esploranti. Al suo posto quindi apparvero all’inizio del XX secolo gli “esploratori” e gli “incrociatori leggeri”, cioè navi del tutto sprotte, armate con piccoli-medi calibri e con una velocità generalmente superiore ai 25 nodi, che le rendeva idonee non soltanto alla ricognizione, ma anche a controbattere i cacciatorpediniere nemici.<sup>32</sup>

Un’ultima arma si affermò sul mare durante la prima guerra mondiale: l’aeroplano, che già aveva avuto il suo debutto bellico per merito degli italiani nel conflitto contro la Turchia del 1911-1912 per la conquista della Libia. Tra il 1914 e il 1917 gli aerei navali, dotati di galleggianti, furono anche trasportati su apposite unità portaidrovolanti e prendevano il volo dalla superficie marina (che doveva essere calma), su cui venivano calati con

---

30. Galuppini G.: *Guida alle corazzate dalle origini ad oggi*, Milano, Mondadori, 1978, p. 164-175.

31. Degli Uberti U.: *La Marina da guerra*, Firenze, Salani, 1940, p. 131. Vds. il prossimo settimo paragrafo.

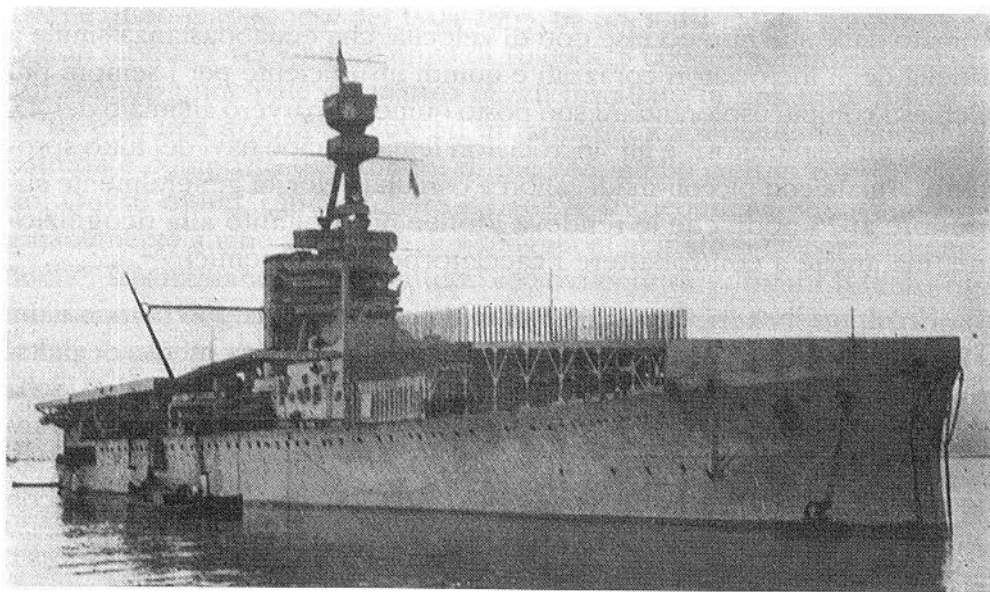
32. Ireland B.: *Cruisers*, Londra, Hamlyn, 1981, p. 37-39.



appositi picchi da carico, mentre al ritorno dalla missione le operazioni erano invertite. Tra il 1917 e il 1918 apparvero invece nella Marina britannica le prime tre effettive navi portaerei della storia, la *Furious*, l'*Argus* e la *Vindictive*, che, a differenza delle precedenti portaidrovolanti, imbarcavano veri e propri aerei terrestri dotati di carrello.<sup>33</sup>

Illustrati i mezzi e gli strumenti offensivi di cui si avvalsero le varie Marine nel cinquantennio compreso tra gli albori dell'età contemporanea e il primo conflitto mondiale, possiamo dire sinteticamente che la tattica navale continuò ad avere, durante il contatto balistico, il suo punto di partenza e di arrivo nella famosa "linea di fila". Quest'ultima però non era quella rigida e intoccabile delle "Fighting Instructions" inglesi del 1653, ma quella duttile ed anche frazionabile, nata dall'esperienza nelsoniana e adottata ancora da Togo a Tsushima nel 1905 e dalle flotte da battaglia della prima e della seconda guerra mondiale.

Solo per un breve periodo di tempo, corrispondente alla sopravvalutazione degli speroni subacquei e quindi collocabile tra il 1862 e il 1894, ebbe una certa fortuna la formazione frontale "a cuneo", che presentava



*Portaerei HMS "Furious"*

---

33. AA. VV.. *Storia della Marina*, Milano, Fabbri editori, 1978, vol. VIII, p. 423-432.



al nemico le prore dotate di rostri e riusciva a garantire una protezione reciproca delle proprie unità nei confronti della minaccia di speronamento avversario.

A parte questa parentesi, la linea di fila fu resa insostituibile dal fatto che il “settore di massima offesa” di tutte le unità navali, fino alla seconda guerra mondiale inclusa, fu quello laterale, così come lo era stato per tutto il periodo della vela. Infatti le rivoluzionarie torri girevoli per l'artiglieria, introdotte per la prima volta sul *Monitor* di Ericsson, ebbero il proprio campo di tiro piuttosto limitato dalle sovrastrutture della nave stessa ed erano comunque suddivise a prora e a poppa, con conseguente dimezzamento del volume di fuoco nei settori estremi. Per di più le artiglierie secondarie continuavano a poter sparare solo di fianco, essendo esse installate o in batteria o in torrette laterali.<sup>34</sup>

Si può quindi concludere dicendo che in battaglia le navi corazzate – intendendo per esse quelle che avevano le artiglierie maggiori e una consistente protezione – continuarono a disporsi in linea di fila, con i cacciatorpediniere di scorta dislocati sul lato non impegnato e pronti a scattare per eseguire un attacco silurante o per respingere un identico tentativo nemico. Da parte loro gli incrociatori corazzati e poi gli incrociatori da battaglia assumevano solitamente una posizione avanzata e cercavano di sfruttare la loro superiore velocità per avvolgere la flotta avversaria, o almeno per indurla a compiere manovre evasive e possibilmente compromettenti. Infine gli incrociatori leggeri e gli esploratori erano inviati in avanscoperta con l'incarico di scoprire il nemico e di segnalarne poi le mosse, a similitudine di quanto facevano le fregate del periodo velico, pur mantenendo i compiti di sorveglianza marittima e di attacco al traffico nemico, propri delle antiche navi corsare.<sup>35</sup>

### **3 La terza guerra di indipendenza italiana e la battaglia di Lissa**

La terza guerra d'indipendenza nazionale del 1866 ha malauguratamente segnato il negativo debutto bellico del giovanissimo Regno d'Italia, che venne battuto dagli austriaci per terra a Custoza e per mare a Lissa, nonostante potesse giovarsi della preziosissima alleanza militare con la potente Prussia del Bismarck.

---

34. Gibbons T.: *The complete encyclopedia of battleships and battlecruisers: a technical directory of all the world's capital ships from 1860 to the present day* Londra, Salamander Books, 1983, p. 118-165.

35. Castagna L.: *Che cosa sono e come operano le navi da guerra*, Roma, Ufficio Storico della Marina militare, 1938, p. 165-175.



*Ammiraglio Carlo Pellion di Persano*

In verità le giustificazioni per l'insoddisfacente primo impiego militare della Regia Marina italiana non mancavano e andavano ricondotte alle già ricordate difficoltà ordinarie, dottrinarie e operative susseguenti alla complessa fusione nel 1861 tra le Marine preunitarie sarda, toscana, borbonica e siciliano-garibaldina. In particolare il regolamento tattico allora in uso era stato ricavato da quello francese del 1857, integrato da norme di combattimento studiate a Parigi nel 1865 dall'ammiraglio Bouet-Willaumez.

Anche le condizioni geografiche del teatro di guerra adriatico sfavorivano gli italiani, che localmente potevano servirsi soltanto del modesto porto di Ancona e non godevano dei vantaggi offerti al nemico dalle frastagliate coste dalmate.

Infine la nostra flotta da battaglia, sebbene più numerosa e potente di quella austriaca, non era omogenea, poiché le dodici disponibili unità corazzate erano state costruite in ben quattro Paesi diversi e cioè in Francia, in Gran Bretagna, nella stessa Italia e perfino negli Stati Uniti.<sup>36</sup>

Al comando della flotta italiana c'era allora il sessantenne ammiraglio Carlo Pellion di Persano, che in verità aveva ben diretto la Squadra sarda nel 1860-1861 durante la campagna garibaldina in Sicilia e poi nell'attacco alla base pontificia di Ancona e alle piazzeforti borboniche di Messina e Gaeta. Egli era stato quindi un attivo Ministro della Marina dal marzo al dicembre 1862 ed era divenuto Senatore del Regno nel 1865.<sup>37</sup>

Nonostante queste buone referenze, Persano, messo alla prova nel combattimento manovrato di Lissa, mostrò una grande insicurezza, che venne aggravata dall'infelice comportamento in battaglia dei suoi subordinati:

36. Ufficio Storico della Marina Militare: *Le navi di linea italiane, 1861-1969*, Roma 1969, p. 91-139.

37. Colliva G.: *Uomini e navi nella storia della Marina Militare italiana*, Milano, Bramante, 1972, p. 14-23.

il vice ammiraglio Giovanni Battista Albini e il contrammiraglio Giovanni Vacca, quest'ultimo già discusso protagonista dell'episodio del pirovascello *Monarca* nell'agosto 1860.<sup>38</sup>

Il conflitto iniziò il 14 giugno 1866 quando la Prussia attaccò l'Impero austriaco allo scopo di sottrargli il controllo dei ducati ex danesi dello Schleswig, Holstein e Lauemburg e la direzione della Confederazione degli Stati germanici. Quindi il 20 giugno, in base ad un precedente trattato d'alleanza con Berlino, il Regno d'Italia sabaudo intervenne a sua volta in guerra contro l'Austria, con l'intenzione di strapparle il Veneto e di raggiungere lo spartiacque alpino nord-orientale.

Gli avvenimenti militari si succedettero molto rapidamente: il 24 giugno l'Esercito austriaco batté quello italiano a Custoza, mentre il 3 luglio le Armate prussiane sconfissero quelle asburgiche a Sadowa. Di conseguenza il Governo italiano, allora insediato a Firenze, premette sulla Regia Marina affinché almeno essa conseguisse una vittoria, così da sollevare il nostro ormai ridotto potere contrattuale, in vista di incombenti trattative di pace sollecitate dalla neutrale Francia di Napoleone III.<sup>39</sup>

La flotta italiana, come si è detto, era allora superiore a quella austriaca, allineando 11 moderne pirocorazzate e il recentissimo "ariete a torri" *Affondatore*, costruito in Gran Bretagna e ritenuto un miracolo della tecnica. A tali complessive 12 corazzate si affiancavano 19 navi in legno e cioè 7 pirofregate ad elica, 3 pirocorvette ad elica, 3 pirocorvette a ruote, 3 cannoniere di 2ª classe e 3 esploratori o avvisi.

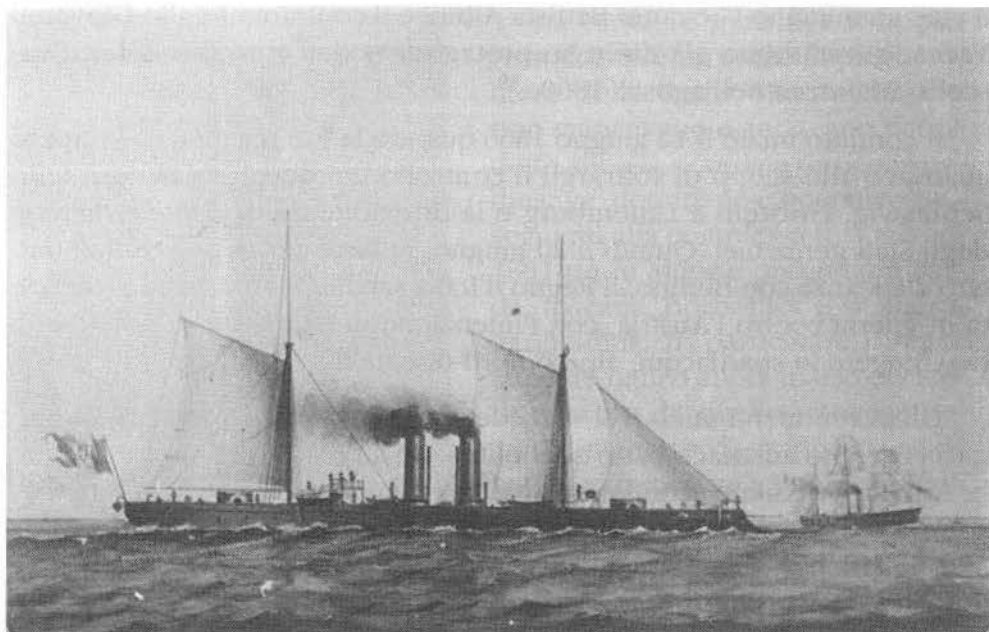
La Marina austriaca invece possedeva 7 pirocorazzate e 20 unità in legno, cioè un pirovascello, 5 pirofregate, una pirocorvetta, 9 cannoniere e 4 piroscafi ausiliari a ruote, il tutto agli ordini del trentanovenne contrammiraglio Wilhelm Tegetthoff, già distintosi nella precedente guerra del 1864 contro la Danimarca e al fianco della Prussia.

Le direttive impartite da Firenze all'ammiraglio Persano, trasferitosi con tutta la flotta ad Ancona, erano molto aggressive ma piuttosto generiche, ordinandogli di "spazzare via le forze nemiche dall'Adriatico, attaccandole o bloccandole ovunque fossero". Comunque sia, per venti giorni Persano non combinò assolutamente nulla, perdendo anzi un'ottima occasione il 27 giugno, quando la flotta di Tegetthoff si presentò di fronte

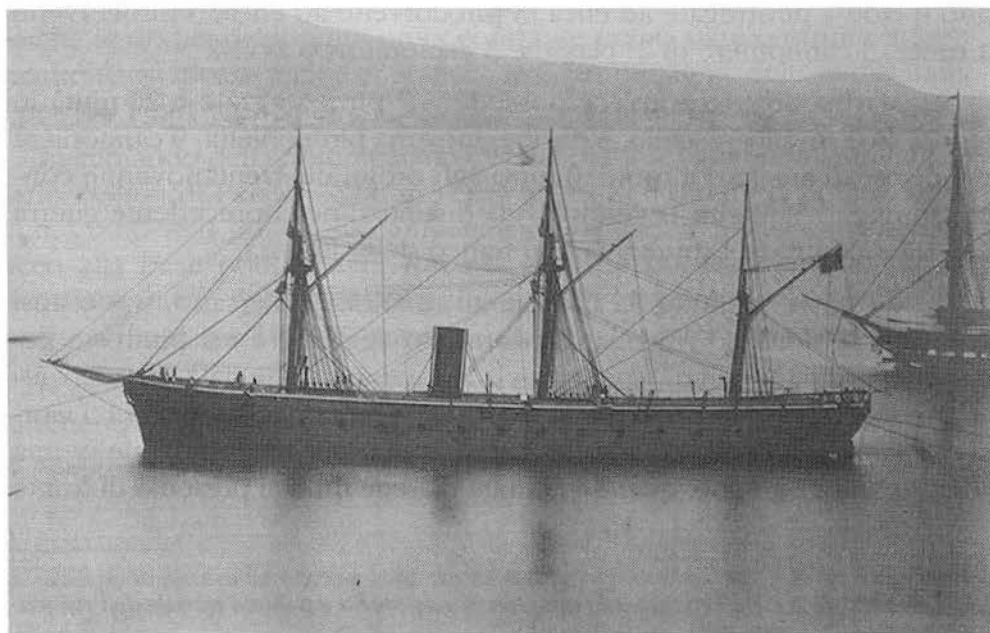
---

38. Cfr. Santoni A.: *Da Lepanto ad Hampton Roads: storia e politica navale dell'età moderna (secoli XVI-XIX)*, cit., p. 280-281.

39. Iachino A.: *La campagna navale di Lissa 1866*, Milano, Il Saggiatore, 1966, p. 262-274.



*Ariete corazzato "Affondatore"*



*Corazzata "Re d'Italia"*

ad Ancona, e conducendo un'inutile crociera nell'Adriatico centrale tra l'8 e il 13 luglio, durante la quale egli non addestrò neppure a dovere i suoi mediocri cannonieri.<sup>40</sup>

Esasperato da questo temporeggiamento, che allontanava l'auspicata vittoria navale riparatrice, il ministro della Marina, l'avvocato Agostino Depretis, piombò ad Ancona per sollecitare personalmente Persano a prendere l'iniziativa. Fu così che nacque il piano di attacco all'isola austriaca di Lissa – situata a 130 miglia a levante di Ancona – che avrebbe dovuto richiamare sul posto la flotta di Tegetthoff, obbligandola così ad uno scontro risolutivo. Pertanto dal 17 al 19 luglio i 600 cannoni delle navi di Persano, Albini e Vacca bombardarono i forti di Lissa, senza però riuscire a far tacere gli 84 pezzi costieri austriaci dell'isola, mentre all'ultimo momento venne annullato un nostro tentativo di sbarco.<sup>41</sup>

La mattina del 20 luglio, poco dopo che Persano aveva fatto riprendere il cannoneggiamento dell'isola e quando l'Albini si accingeva a ritentare lo sbarco con le sue navi in legno, l'avviso *Esploratore* segnalò la flotta nemica in avvicinamento e alle 10.45 ebbe inizio la prima battaglia navale della storia tra due Squadre di navi corazzate.<sup>42</sup>

Purtroppo in quel momento la flotta italiana era notevolmente frazionata, con molte unità impegnate nel bombardamento e nell'appoggio alla progettata invasione di Lissa, cosicché Tegetthoff poté concentrare il suo attacco contro la massa corazzata del Persano e del Vacca, mentre le navi in legno dell'Albini non presero parte al combattimento. In conclusione la Squadra austriaca, inferiore nel numero complessivo delle unità, riuscì a realizzare una superiorità quantitativa locale e a portare tutte le sue 7 navi in ferro e le 20 in legno contro soltanto 10 corazzate italiane.

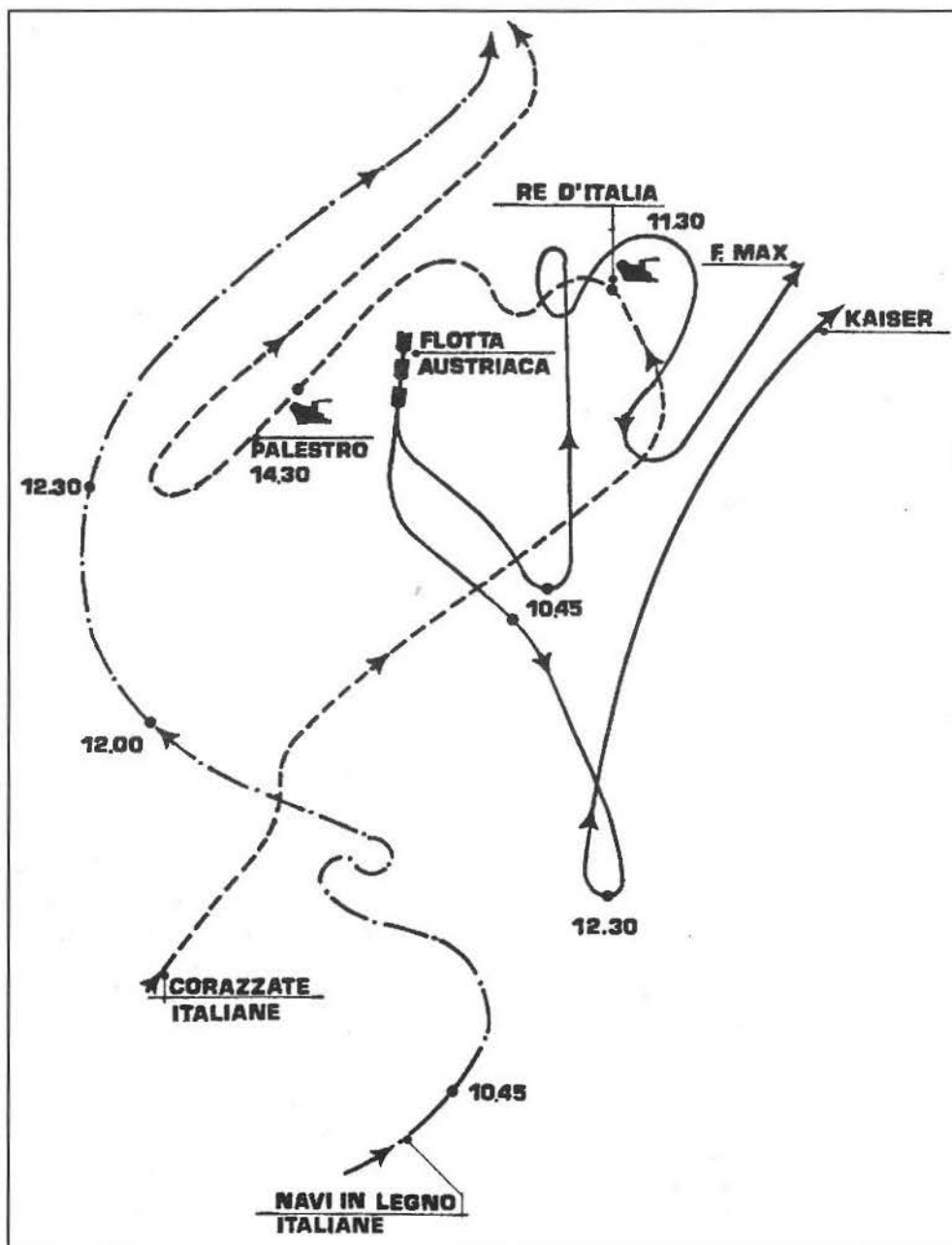
Il giovane Ammiraglio asburgico inoltre, consapevole che i suoi cannoni avevano una gittata inferiore a quella dei più moderni pezzi d'artiglieria imbarcati sulle navi italiane, decise di condurre il combattimento a brevissima distanza, lanciando il galvanizzante segnale "le corazzate si scagliano sul nemico e lo affondino". Egli quindi si gettò perpendicolarmente contro l'irregolare linea di fila avversaria, come aveva fatto Nelson a

---

40. Clowes W. L.: *Four modern naval campaigns*, Londra, Cornmarket Press, 1902, p. 20.

41. Iachino A.: *La campagna navale di Lissa*, cit., p. 371-372.

42. La nota battaglia di Hampton Roads del 9 marzo 1862 tra il *Monitor* dei nordisti americani e il *Virginia* dei secessionisti confederati aveva rappresentato invece il primo scontro tra due isolate unità corazzate.



*Battaglia di Lissa - 20 luglio 1866*



Trafalgar, ma assumendo nella circostanza una massiccia formazione a cuneo, composta da tre ondate successive, ciascuna delle quali era disposta a punta di freccia. In tal modo Tegetthoff, secondo le contemporanee e discutibili norme tattiche sull'impiego degli speroni subacquei, accettò il rischio di essere preso d'infilata dal fuoco di Persano, confidando nell'abilità manovriera dei suoi comandanti e nell'efficacia in mischia degli speroni stessi, di cui tutte le unità del periodo erano dotate.<sup>43</sup>

Da parte sua Persano, ritenendo troppo lenta la propria nave ammiraglia *Re d'Italia*, trasbordò all'inizio dello scontro sul modernissimo ariete corazzato a torri *Affondatore*, senza che alcuno degli ufficiali superiori in sottordine se ne accorgesse. Pertanto la flotta italiana rimase praticamente priva del suo Capo nel momento decisivo dell'azione, ciò che costrinse ogni Comandante di unità ad agire di propria iniziativa.

Quando il *Re d'Italia* rallentò per consentire il trasferimento dell'ammiraglio Persano, tale corazzata lasciò davanti a sé un largo spazio vuoto nella linea di fila italiana, attraverso il quale penetrò proprio la punta del cuneo austriaco. Di conseguenza il piano di Tegetthoff trovò piena applicazione e la battaglia assunse l'aspetto di una mischia, nella quale il superiore addestramento degli austriaci ebbe la meglio.

In particolare la stessa corazzata *Re d'Italia* venne colpita da una granata nella parte emergente del timone e, rimasta priva di ogni possibilità di manovra, fu assalita dalla nave ammiraglia asburgica *Ferdinand Max*, che si gettò su di essa, la speronò sul fianco sinistro e la mandò a fondo insieme a molti marinai e al suo comandante Faà di Bruno, medaglia d'oro alla memoria. La seguì più tardi negli abissi la più piccola corazzata *Palestro* del comandante Cappellini (altra medaglia d'oro alla memoria) che, colpita da una bordata, rimase in preda alle fiamme fino a quando non esplose e colò a picco al termine della battaglia.

Tegetthoff, pago della vittoria e soprattutto di aver salvato Lissa dall'invasione, fece ormeggiare la sua flotta nella rada di quest'isola, dove essa rimase fino alle 20.30 del 21 luglio, quando ormai tutte le superstiti navi italiane erano rientrate ad Ancona.<sup>44</sup>

I morti in battaglia furono 620 italiani e 38 austriaci ed i feriti rispettivamente 40 e 138, mentre probabilmente qualche superstite annotò che

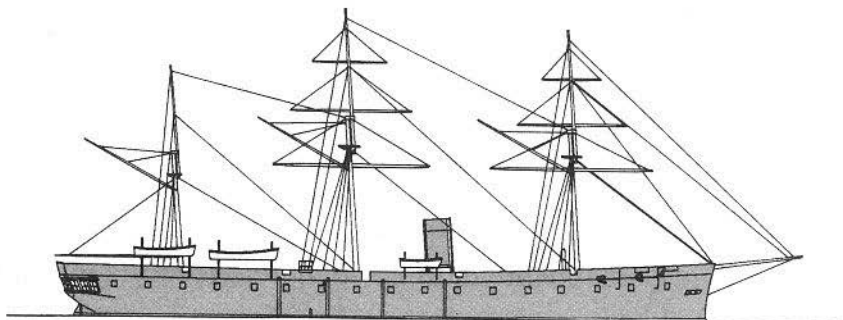
---

43. Sanderson M.: *Sea battles*, Londra, David & Charles, 1975, p. 113.

44. Iachino A.: *La campagna navale di Lissa*, cit., p. 488, 493-497, 606.

## RE D'ITALIA

*Fregata corazzata della Regia Marina italiana*



*Scala 1:1000*

### CARATTERISTICHE

*Dislocamento normale:* 5.700 tonnellate

*Dimensioni:*

lunghezza f.t. 99,6 m.  
lunghezza fra p.p. 83,9 m.  
larghezza 16,8 m.  
immersione 6,2 m.

*Apparato motore:*

motrice alternativa ad azione  
diretta; 6 caldaie tubolari;  
1 asse  
potenza 1.845 HP

*Velocità:* 11 nodi

*Armamento:*

II-200 mm., XXX-160 mm.,  
IV da 72 libbre

*Protezione:*

verticale max. 120 mm.

*Varo:* 18 aprile 1863

*Servizio:* 14 settembre 1864

*Perdita:* 20 luglio 1866

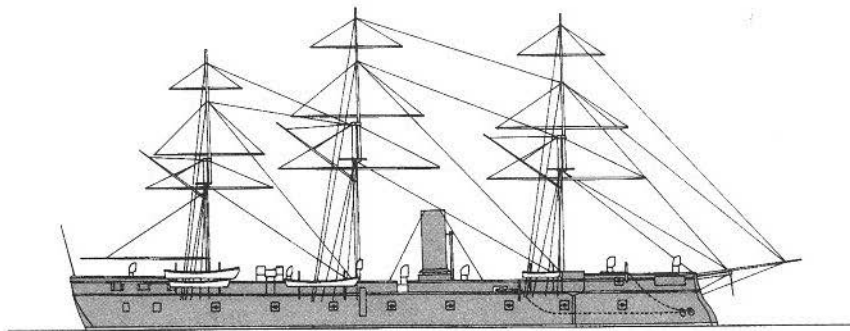
### DATI STORICI

*La **Re d'Italia** costituiva con la **Re di Portogallo** una classe di fregate corazzate, costruite negli Stati Uniti per conto della giovane Marina Italiana, che furono completate tra il 1861 e il 1864, mentre infuriava la Guerra Civile americana. Le due navi si rivelarono poco efficienti. L'assenza di protezione agli organi di governo si rivelò fatale alla **Re d'Italia** durante la battaglia di Lissa; colpita al timone, impossibilitata a governare, fu speronata dalla **Ferdinand Max**. La **Re di Portogallo**, costruita con legno stagionato in modo approssimativo, venne giudicata inutilizzabile dopo solo 11 anni di servizio e fu radiata nel 1875.*



## FERDINAND MAX

*Fregata corazzata della Marina Imperiale austro-ungarica*



Scala 1:1000

### CARATTERISTICHE

*Dislocamento normale:* 5.212 tonnellate

#### *Dimensioni:*

lunghezza f.t. 83,75 m.  
lunghezza fra p.p. 80 m.  
larghezza 16 m.  
immersione 7,1 m.

#### *Apparato motore:*

motrice alternativa orizzontale a due cilindri; 1 asse  
potenza 2.925 HP

*Velocità:* 12,5 nodi

#### *Armamento:*

XVI da 48 libbre,  
IV da 8 libbre,  
II da 3 libbre

#### *Protezione:*

verticale max. 123 mm.

*Varo:* 24 maggio 1865

*Radiazione:* 1916

### DATI STORICI

*La **Ferdinand Max** fu la nave ammiraglia di Tegetthoff a Lissa. La fortunata azione contro la **Re d'Italia** durante quella battaglia radicò nei progettisti navali la convinzione che fosse indispensabile dotare le prue di sperone, sebbene l'aumentare delle distanze di combattimento rendesse presto evidente l'inutilità di quest'arma. Come tutte le navi dell'epoca la **Ferdinand Max** aveva una propulsione mista ed era quindi dotata di una completa attrezzatura velica, che, destinata a fornire la forza motrice in caso di avaria della macchina a vapore, divenne in pochi anni superflua con l'aumentare dell'efficienza degli apparati motore.*

una specie di maledizione perseguitava le nostre navi in quelle acque. Infatti già il 13 marzo 1811 una formazione comprendente tre fregate italiane e tre francesi, appartenenti al Regno d'Italia napoleonico, era stata battuta presso Lissa da tre fregate inglesi del cap. vasc. Hoste, subendo gravi perdite umane e materiali.<sup>45</sup>

Come è noto, alla fine della terza guerra d'indipendenza, l'Italia ottenne ugualmente il Veneto, grazie alle vittorie dell'alleato prussiano e alla mediazione di Napoleone III. Tuttavia la delusione di Lissa generò nel Paese un senso di frustrazione, che tarpò le ali per molti anni alla nostra diplomazia e svalutò il prestigio della stessa Marina. A quest'ultima inoltre non giovò certamente il pubblico processo tenuto ai danni dell'ammiraglio Persano di fronte al Senato, di cui egli era membro e che si riunì in Alta Corte di Giustizia.<sup>46</sup>

Il 15 aprile 1867 Persano fu dichiarato colpevole dei reati di negligenza, imperizia e disobbedienza e venne condannato all'esonero forzato, alla perdita del grado e alle spese di giudizio. Inoltre il Governo, di propria iniziativa e forse troppo severamente, aggiunse a questa pesante condanna quella gravissima della perdita del diritto alla pensione. Tale pena aggiuntiva costrinse l'Ammiraglio a vivere in condizioni di indigenza fino alla sua morte, avvenuta a Torino nel 1883, nonostante egli fosse sostenuto privatamente da un sussidio segreto dello stesso Sovrano. Infine, in seguito ad una parallela inchiesta, furono collocati a riposo d'autorità i due mediocri ammiragli Albini e Vacca.<sup>47</sup>

L'esito dello scontro di Lissa fece ritenere in tutto il mondo che lo sperone, già ampiamente usato nella guerra civile americana, fosse ancora un'arma decisiva nei combattimenti navali e che di conseguenza la migliore formazione da battaglia fosse quella a cuneo, adottata da Tegetthoff. Invece in questo caso, come in altri precedenti e successivi episodi, non ci si accorse che la vittoria era stata principalmente frutto dell'imperizia dello sconfitto e di una certa dose di casualità più che merito della tattica adottata dal vincitore. Infatti di lì a poco, e precisamente

45. Cfr. Gay F.: *La campagna navale del 1810-1811 in Adriatico*, in "Rivista Marittima", settembre 1977 e Santoni A., *Da Lepanto ad Hampton Roads: storia e politica navale dell'età moderna (secoli XVI-XIX)*, cit., p. 221-222.

46. Santoni A.: *The first engagement between two steam fleets. The battle of Lissa and its lessons*, relazione al 1° Congresso internazionale di Storia Navale, Atene 22-30 agosto 1987.

47. Vds. Lumbroso A.: *Il processo dell'ammiraglio Carlo di Persano*, Roma, Bocca, 1905.

nella battaglia dello Yalu del 17 settembre 1894 (durante la guerra cino-giapponese, di cui parleremo nel prossimo paragrafo) queste affrettate conclusioni sul valore dello sperone e sulla formazione a cuneo ebbero la loro sacrosanta e totale smentita.<sup>48</sup>

#### **4 Il conflitto cino-giapponese e la battaglia dello Yalu**

Nel 1894-1895 fu combattuta tra la Cina e l'emergente Giappone una guerra motivata dalle reciproche ambizioni sulla Corea, Stato che allora era formalmente sovrano, ma che il Celeste Impero considerava come un vassallo.

Il "casus belli" fu fornito da una diversa interpretazione delle clausole di un trattato del 1885, che consentiva alle due Potenze suddette di inviare in Corea modeste aliquote di militari a protezione dei rispettivi interessi locali. Alla fine il Giappone ritenne opportuno impiegare la forza e agì di sorpresa, come avrebbe fatto dieci anni dopo contro la Russia e quarantasette anni dopo contro gli Stati Uniti a Pearl Harbor. Il 25 luglio 1894 infatti tre incrociatori nipponici giunsero davanti al porto coreano di Asan, dove erano appena sbarcati alcuni soldati cinesi e, senza preoccuparsi del non ancora proclamato stato di guerra, affondarono una cannoniera e un piroscalo, catturarono una nave vedetta e danneggiarono gravemente un incrociatore avversario.<sup>49</sup>

Solo dopo quest'aggressione giapponese, e precisamente il 1° agosto 1894, venne reciprocamente dichiarato il formale stato di guerra, cui le Marine contrapposte si presentarono in condizioni assai differenti. Più in particolare, la flotta cinese era numericamente superiore e aveva un netto vantaggio geo-strategico, grazie alle sue basi di Port Arthur e di Wei-hai-Wei affacciatisi ai due lati del Mar Giallo, ad occidente della Corea. Essa però, a causa di una diffusa corruzione, soffriva di gravi deficienze strutturali, tecniche e logistiche, alcune delle quali addirittura incredibili, come nel caso della sostituzione delle cariche esplosive di molte granate con il polverino di carbone.<sup>50</sup>

Come se non bastasse, la flotta da battaglia cinese era comandata non da un ammiraglio, ma dal generale di cavalleria Ting ed era oltre tutto

---

48. Wilson H. W.: *Les flottes de guerre au combat*, vol. I, Parigi, Payot, 1929, p. 81 e 136-143.

49. P.R.O.: fondo ADM 125, cartella 112: *Cbina Station: Sino-Japanese war 1894-1895*.

50. Ginocchietti A. - Garofalo F.: *Nozioni di storia navale*, vol. I, Bologna, Cappelli, 1934, p. 211.

suddivisa in quattro squadre gestite gelosamente e senza alcuna cura per l'arte militare marittima.

Al contrario la flotta giapponese, pur non allineando navi corazzate moderne (a differenza dei cinesi che ne schieravano due di costruzione tedesca abbastanza recente) e pur essendo numericamente inferiore, era addestrata molto più efficacemente da istruttori britannici e possedeva un più alto spirito combattivo ed un ottimo Comandante nella persona dell'ammiraglio Ito.

La strategia navale cinese fu caratterizzata subito da un'eccessiva prudenza, avendo Pechino ordinato alla flotta di non oltrepassare verso sud un'ideale linea diagonale che partiva da Wei-hai-Wei e arrivava alle foci del fiume Yalu, a nord della Corea. Naturalmente l'inferiore flotta nipponica accolse con comprensibile sollievo tale volontario abbandono nemico di gran parte del Mar Giallo, che costituiva l'unico teatro bellico marittimo, e approfittò del fatto per proteggere tranquillamente i propri convogli diretti in Corea e perfino per bombardare il 10 agosto 1894 la stessa base di Wei-hai-Wei.<sup>51</sup>

Nel rispetto dei suddetti ordini ristrettivi, la Squadra navale cinese del "generale" Ting si limitò invece a scortare a metà settembre un convoglio di truppe alle foci dello Yalu, cioè ai margini della zona consentita, senza sapere che l'ammiraglio giapponese Ito era nelle vicinanze per proteggere al largo una simile operazione anfibia a Chemulpo (attuale Inchon). La conseguenza fu la battaglia navale dello Yalu del 17 settembre 1894, alla quale parteciparono dieci navi da guerra da una parte e dall'altra.

Dopo il reciproco avvistamento, Ting pensò bene di gettarsi contro la linea di fila nipponica assumendo la stessa disposizione della flotta di Tegetthoff a Lissa, cioè una formazione a cuneo. L'ammiraglio Ito però rispose come avrebbe dovuto fare Persano nel 1866, cioè sfilando davanti al cuneo nemico, per poi accostare all'interno e avvolgere l'ala destra avversaria che, con la sua posizione, "mascherava" il tiro dell'ala sinistra. Così facendo i giapponesi realizzarono una superiorità locale e finirono per affondare quattro incrociatori nemici, senza subire alcuna perdita materiale.<sup>52</sup>

La battaglia navale dello Yalu ebbe conseguenze importantissime, seppure non immediatamente risolutive del conflitto. Essa infatti permise

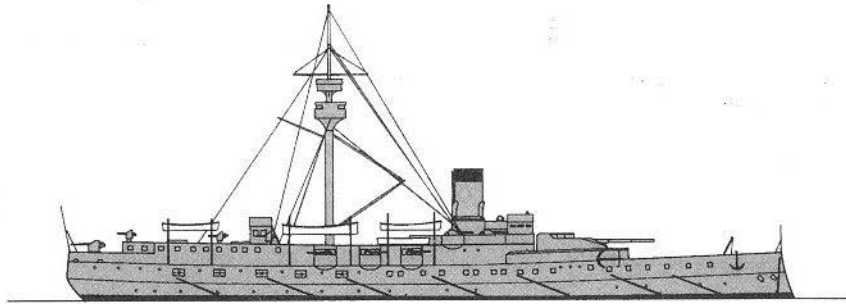
---

51. Sandiford R.: *Lezioni di storia e politica navale*, Roma, Dell'Ateneo, 1956, p. 297.

52. Roberts S. S.: *The Imperial Chinese steam Navy*, in "Warship International", Toledo, Ohio, anno 1974, n. 1, p. 25-44.

## HASHIDATE

*Incrociatore corazzato della Marina Imperiale giapponese*



Scala 1:1000

### CARATTERISTICHE

*Dislocamento normale:* 4.284 tonnellate

#### *Dimensioni:*

lunghezza al galleggiamento 91,8 m.  
larghezza 15,6 m.  
immersione 6 m.

#### *Apparato motore:*

motrice orizzontale a triplice espansione;  
2 assi  
potenza 5.400 HP

*Velocità:* 16,5 nodi

#### *Armamento:*

I-320 mm., XI-120 mm., V da 6 libbre,  
XI da 3 libbre, 4 tls. da 533 mm.

#### *Protezione:*

orizzontale 50 mm.  
armamento 305-101 mm.

*Varo:* 24 marzo 1891

*Servizio:* giugno 1894

*Radiazione:* 1927

### DATI STORICI

*L'Hashidate fu una delle prime navi tecnologicamente avanzate ad essere costruita nei cantieri giapponesi; fino ad allora il Giappone si era rivolto all'estero per dotare la sua marina di unità moderne, ed infatti le altre due navi della stessa classe, il **Matsushima** e l'**Itsukushima**, vennero costruite in Francia. Queste unità erano armate con il più potente cannone dell'epoca, il Canet da 320 mm., il cui notevole peso, a causa dello scarso dislocamento accordato dai giapponesi ai progettisti, costrinse a sacrificare di molto la protezione.*

ai vittoriosi giapponesi di consolidare il dominio sul Mar Giallo e di sbarcare sia nella penisola del Liaotung, ove sorge Port Arthur – che cadde nel novembre 1894 – sia nella contrapposta penisola dello Shantung (gennaio 1895), dove essi posero l'assedio alla base di Wei-hai-Wei.

Contro le navi nemiche rifugiatesi in quest'ultimo porto la Marina del Sol Levante lanciò nel gennaio e nel febbraio 1895 cinque attacchi notturni di torpediniere, soltanto l'ultimo dei quali però fu fruttifero. Infatti nella notte tra il 5 e il 6 febbraio i siluri nipponici affondarono nella rada di Wei-hai-Wei un incrociatore e una cannoniera cinesi e danneggiarono le due corazzate di costruzione tedesca, una delle quali (la *Ting Yuen*) colò poi a picco in bassi fondali. Da parte loro i giapponesi persero in questa serie di audaci incursioni due torpediniere e ne ebbero danneggiate alcune altre.

Il giorno seguente il “generale” Ting ordinò alle rimanenti 13 torpediniere di Wei-hai-Wei di lasciare la base e di fuggire al largo, ma 11 di queste siluranti fuggiasche vennero intercettate e distrutte o catturate dal nemico. Quindi il 9 febbraio, conquistate via terra le batterie della piazzaforte, i giapponesi le rivolsero contro la rada, affondando così l'ultimo incrociatore cinese incolume.<sup>53</sup>

Wei-hai-Wei cadde nelle mani giapponesi il 12 febbraio e la pace tra i due Paesi venne firmata a Shimonoseki il 17 aprile 1895. In base ad essa il vittorioso Giappone acquisì Formosa, le isole Pescadores e la penisola del Liaotung con Port Arthur, nonché nuove concessioni commerciali in Cina e in Corea e una forte indennità di guerra rateizzata in sei mesi, durante i quali l'Impero nipponico avrebbe avuto il diritto di occupare provvisoriamente Wei-hai-Wei.

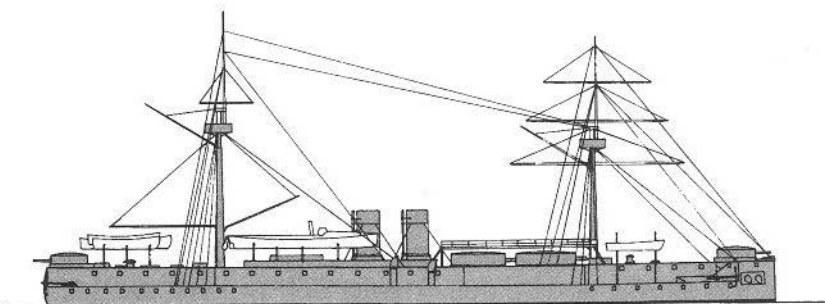
Tutto ciò non mancò di sollevare la preoccupazione della Russia, che mirava ad estendere la sua influenza proprio in Manciuria e in Corea, nonché le ansie della Francia e della Germania, parimenti interessate allo sfruttamento della Cina. Queste tre Potenze costrinsero pertanto il Giappone a rinunciare a gran parte dei frutti della sua vittoria, mettendo in atto un processo di revisione del trattato di Shimonoseki, che venne in effetti rimpiazzato dal trattato di Pechino dell'8 novembre successivo. In base a queste nuove clausole furono restituite alla Cina Port Arthur

---

53. Swanson B.: *Eighth voyage of the dragon: a history of China's quest for seapower*, Annapolis, Naval Institute Press, 1982, p. 110.

## TING YUEN

*Corazzata della Marina cinese*



Scala 1:1000

### CARATTERISTICHE

*Dislocamento normale:* 7.335 tonnellate

*Dimensioni:*

lunghezza f.t. 93,9 m.

larghezza 18 m.

immersione 6,1 m.

*Apparato motore:*

motrici orizzontali composte;

8 caldaie cilindriche; 2 assi

potenza 7.500 HP

*Velocità:* 15,7 nodi

*Armamento:*

IV-305/20, II-150 mm.,

3 tls. da 355 mm.

*Protezione:*

verticale 355 mm.

orizzontale 76 mm.

torri max. 355 mm.

torrione 76 mm.

*Varo:* 28 dicembre 1881

*Perdita:* 6 febbraio 1895

### DATI STORICI

La corazzata cinese **Ting Yuen**, affondata nel 1895 durante la guerra cino-giapponese, faceva parte di una classe di due navi, costruite nei cantieri Vulkan in Germania; la seconda unità, la **Chen Yuen**, fu catturata dai giapponesi nel corso del medesimo conflitto e fu utilizzata fino al 1910. La marina cinese era stata ricostruita con l'aiuto tecnico tedesco, dopo che l'intera Flotta del Foochow era stata distrutta il 23 agosto 1884 da una Squadra francese durante la guerra per il dominio sull'Indocina.



e la penisola del Liaotung e fu inibita al Giappone la provvisoria occupazione di Wei-hai-Wei.<sup>54</sup>

Naturalmente la Cina non mancò di compensare le Potenze europee che erano intervenute diplomaticamente in suo aiuto, gratificandole con laute concessioni negli ultimi anni del secolo. In particolare la Germania ebbe il protettorato di Kiao Ciao, situato nella provincia dello Shantung e comprendente la base navale di Tsingtao, la Francia ricevette Kuang Ceu davanti all'isola di Hainan e la Russia guadagnò importanti concessioni ferroviarie in Manciuria e soprattutto l'affitto per 25 anni della contesa base di Port Arthur.

Tutti questi compensi più o meno volontari furono poi seguiti da vere e proprie depredazioni occidentali ai danni dell'Impero cinese dopo la repressione internazionale della rivolta dei "Boxers" nel 1900, cui partecipò anche l'Italia.<sup>55</sup>

Il XX secolo iniziava quindi nell'Estremo Oriente con oscure prospettive, soprattutto a causa del nuovo contrasto tra il Giappone e la Russia, che si era insediata senza colpo ferire nella base di Port Arthur e aveva acquisito una posizione di preminenza in Manciuria, a dispetto del sangue versato dai soldati e dai marinai nipponici nella guerra contro la Cina. Ciò avrebbe dato origine nel 1904 al conflitto russo-giapponese, che tratteremo nel sesto paragrafo.

In campo tattico-navale fu invece dimostrato il fallimento degli speroni subacquei e delle conseguenti formazioni "a cuneo", che non sopravvissero di fronte all'aumentata manovrabilità delle navi e alla maggiore potenza e celerità di tiro delle contemporanee artiglierie.

## **5 L'espansionismo statunitense e la guerra ispano-americana**

Abbiamo già spiegato i motivi del nascente imperialismo americano e le prime mosse degli Stati Uniti nel Pacifico con l'annessione delle

---

54. Si ripeté in questo caso la stessa situazione verificatasi nei Balcani dopo la guerra russo-turca del 1877-1878 (vds. il 1° paragrafo) allorquando Gran Bretagna, Germania e Austria-Ungheria costrinsero Pietroburgo ad accettare nel Congresso di Berlino la revisione del trattato di Santo Stefano e a rinunciare così a gran parte dei frutti della sua vittoria.

55. P.R.O., fondo ADM 116, cartelle da 114 a 118: *China: Boxer rising 1900*; Bodin L. E. - Warner C.: *The Boxer rebellion*, Londra, Osprey, 1983. Bellini F.: *La partecipazione italiana alla guerra dei Boxers*, Roma, Montagnoli, 1981.

Hawaii, che non a caso venne sanzionata dal Congresso nel luglio 1898, quando il Paese era in piena guerra con la Spagna ed era proiettato verso un'ulteriore avanzata su entrambi gli oceani.

Fin dal 1895 l'isola di Cuba, ultima colonia spagnola nelle Americhe insieme alla vicina Portorico, era sconvolta da un'insurrezione indipendentista, alimentata dagli Stati Uniti, che il 28 gennaio 1898 ritennero opportuno trasferire nel porto dell'Avana la loro corazzata *Maine*, a protezione dei propri cittadini residenti nella capitale. La sera del 15 febbraio però tale unità venne squassata da una grande esplosione e colò a picco nei bassi fondali del porto cubano con 260 morti a bordo.<sup>56</sup>

Gli americani, in un'atmosfera di indignazione nazionale, dettero subito ascolto ad una loro commissione d'inchiesta che, pur senza prove definitive, attribuì questa esplosione ad un sabotaggio messo in atto dagli spagnoli. Questi ultimi invece sostennero a ragione che a bordo della *Maine* si era sviluppata solo una malaugurata combustione spontanea delle polveri: fenomeno in verità abbastanza frequente tra le Marine a vapore del periodo, come fu poi dimostrato da almeno undici episodi del genere, accaduti nel successivo ventennio.<sup>57</sup>

L'ondata di rancore antispagnolo non fu poi certamente attenuata negli Stati Uniti dalle opinioni di alcuni esperti britannici, che suffragavano l'ipotesi di un incidente fortuito, ma che servirono solo ad alimentare nell'opinione pubblica americana un profondo complesso di persecuzione. In verità, alla base di quell'atteggiamento oltranzista, esibito dalla stampa, dal focoso sottosegretario alla Marina Theodore Roosevelt e dallo stesso presidente McKinley, c'era la precisa volontà politica di sfruttare l'incidente del *Maine* come pretesto per risolvere, in un sol colpo, due ambiziosi programmi americani.

Innanzitutto Washington puntava sul diretto controllo di Cuba e di Portorico, che avrebbe garantito agli Stati Uniti il monopolio sulla produzione della canna da zucchero e del tabacco, avrebbe controbilanciato la presenza inglese nelle Antille e infine avrebbe sbarrato il golfo del Messico e il Mar dei Caraibi, in vista del prossimo taglio dell'istmo centro-americano. Infatti lavori preliminari per lo scavo di un locale canale navigabile erano stati condotti a partire dal 1881 dallo stesso in-

---

56. Haws D. - Hurst A. A.: *The maritime history of the world*, Brighton, Tereido Books, 1985, vol. II, p. 75.

57. Per l'elenco di queste sfortunate unità vds. Wilson H. W.: *Les flottes de guerre au combat*, vol. I, cit., p. 160.

gegnere Lesseps, che aveva realizzato il canale di Suez. Un'apposita società francese aveva poi riunito alcuni capitali finanziari necessari all'impresa, ma era stata coinvolta nel 1889 in un clamoroso fallimento ed i suoi diritti erano finiti in mani statunitensi.

La seconda e contemporanea ambizione americana consisteva nello stabilire un sicuro insediamento nel vasto ma lontanissimo mercato cinese, per raggiungere e mantenere il quale occorreva a Washington il possesso di alcune basi intermedie nella vastità del Pacifico. Le più vicine stazioni di tappa erano le Hawaii, in via di acquisizione pacifica, mentre più ad ovest gli Stati Uniti guardavano proprio ai possedimenti spagnoli delle Marianne e delle Filippine, queste ultime affacciantesi direttamente sul Mar Cinese e anch'esse in rivolta contro Madrid.<sup>58</sup>

Dato quanto sopra, non c'è quindi da stupirsi se la controversia per l'affondamento del *Maine* si sia trascinata senza soluzione per oltre due mesi, cioè fino al 25 aprile 1898, quando la parola venne lasciata alle armi.

La relatività navale e le condizioni geo-strategiche nel Mar dei Caraibi vedevano nettamente favoriti gli Stati Uniti, che possedevano sul posto numerosissimi porti ed arsenali ed una flotta di gran lunga superiore alla Squadra spagnola destinata in quelle acque. La situazione sembrava invece ad essi svantaggiosa nell'area delle Filippine, considerando che la recente Squadra asiatica americana del commodoro Dewey – meno numerosa sebbene più efficiente della locale Squadra spagnola – era priva di basi, tanto da essere costretta ad appoggiarsi al porto inglese di Hong-Kong.<sup>59</sup>

Contrariamente alle attese, invece, fu proprio nelle Filippine che la Marina statunitense attuò la prima offensiva, attaccando all'alba del 1° maggio la base navale di Cavite (porto militare di Manila) con quattro incrociatori corazzati e due cannoniere del commodoro Dewey. A Cavite si trovavano allora sette piccoli incrociatori e tre cannoniere del contrammiraglio Montojo che, consapevole della sua inferiorità qualitativa, decise in un primo momento di combattere il nemico rimanendo all'ancora e al riparo dei cannoni costieri, mentre Dewey defilava davanti all'imboccatura della rada sparando sugli immobili bersagli spagnoli.

Di lì a poco però Montojo, resosi conto dell'inefficacia di tale tattica difensiva, fece salpare la sua nave ammiraglia *Reina Cristina* che, seguita

---

58. Curato F.: *Storia politica universale*, vol. 8: *Le Americhe e il mondo africano*, Novara, De Agostini, 1971, p. 34.

59. P.R.O., fondo ADM 116, cartella 891: *Spanish-American war*.

da una cannoniera, tentò di gettarsi contro la Squadra avversaria, distante circa 5.000 metri, venendo però respinta dal micidiale fuoco americano. Pertanto, entro mezzogiorno di quel 1° maggio 1898, la battaglia di Cavite ebbe il suo logico epilogo, con tutte le navi spagnole fuori combattimento e con le autorità di Manila disposte a firmare una tregua, divenuta effettiva tre ore dopo.<sup>60</sup>

Frattanto il 20 giugno un distaccamento americano aveva occupato, senza colpo ferire, l'isola di Guam nell'arcipelago delle Marianne, approfittando dell'assoluta inconsapevolezza del locale Governatore spagnolo circa l'esistente stato di guerra tra i due Paesi. Soltanto il 13 agosto invece, con l'arrivo di un convoglio di truppe, il commodoro Dewey poté effettuare uno sbarco nei pressi della capitale Manila, che si arrese senza resistenza in quello stesso giorno, nel momento in cui un armistizio generale segnava la fine delle ostilità. Da allora le Filippine divennero un dominio degli Stati Uniti, che repressero nel 1902 la locale guerriglia indipendentista e concessero nel 1907 all'arcipelago la prima Assemblea rappresentativa.<sup>61</sup>

Gli altri possedimenti spagnoli del Pacifico, cioè le restanti isole Marianne tranne Guam, e gli arcipelaghi delle Caroline e delle Palau, vennero tempestivamente venduti da Madrid alla Germania di Guglielmo II, alla ricerca di basi nell'immensità dell'oceano.

Le sorti del conflitto furono comunque decise nei Caraibi, dove il Governo spagnolo aveva già destinato a fine marzo una squadra navale di quattro incrociatori corazzati e tre cacciatorpediniere, al comando del contrammiraglio Cervera. Quest'ultimo aveva ricevuto nell'occasione ordini del tutto irrealistici, che gli chiedevano di distruggere – in caso di guerra – la base di Key West in Florida e poi addirittura di bloccare le coste orientali degli Stati Uniti e di “osare come Tegetthoff a Lissa”.

La Squadra di Cervera, salpata dalla Spagna poco prima dell'apertura delle ostilità, si trovava alle isole di Capo Verde in quel fatale 25 aprile 1898. Da qui essa proseguì il suo trasferimento verso i Caraibi, nonostante le pessime notizie via via ricevute sul blocco americano di Cuba e Portorico e sulla sconfitta di Montojó a Cavite e malgrado le numerose

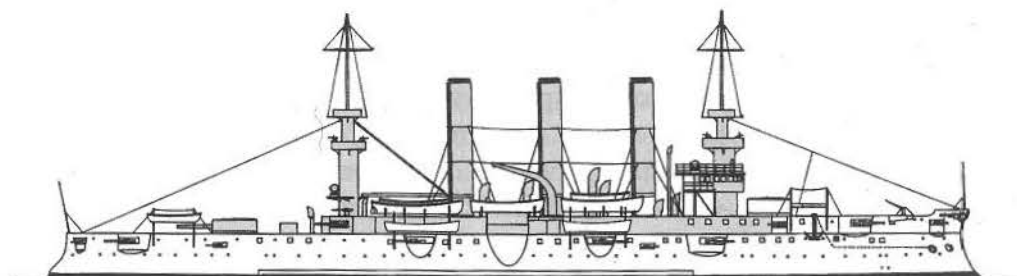
---

60. Santoni A.: *La guerra ispano-americana*, in “Rivista Marittima”, ottobre, 1964.

61. P.R.O., fondo ADM 125, cartella 143: *China Station: the Spanish-American war and the rebellion in the Philippines*. Solo nel 1946, dopo l'occupazione giapponese del 1942-1944 e la conseguente liberazione americana, le Filippine ottennero la completa indipendenza.

## BROOKLYN

*Incrociatore corazzato della Marina degli Stati Uniti*



Scala 1:1000

### CARATTERISTICHE

*Dislocamento normale:* 9.363 tonnellate

#### *Dimensioni:*

lunghezza f.t. 122,7 m.  
larghezza 19,7 m.  
immersione 7,3 m.

#### *Apparato motore:*

motrici verticali a triplice espansione;  
7 caldaie cilindriche;  
2 assi  
potenza 16.000 HP

*Velocità:* 20 nodi

#### *Armamento:*

VIII-203/35, XII-127/40,  
XII da 6 libbre,  
IV da 1 libbra,  
5 tls. da 457 mm.

#### *Protezione:*

verticale 76 mm.  
orizzontale 152 mm.  
armamento max. 203 mm.  
torrione 216 mm.

*Varo:* 2 ottobre 1895

*Servizio:* 1 dicembre 1896

*Radiazione:* 1921

### DATI STORICI

L'incrociatore corazzato **Brooklyn** fu la nave ammiraglia della Squadra statunitense alla battaglia di Santiago di Cuba, innalzando l'insegna del Commodoro Schley. Era una nave di aspetto singolare per la pronunciata rientranza delle murate e gli alti fumaioi. Le costruzioni navali americane fecero un notevole salto di qualità dopo gli eventi della guerra ispano-americana, quando la Marina statunitense, divenuta strumento indispensabile della politica di espansione economica, fu fortemente potenziata, traendo vantaggio dalle enormi capacità tecniche e cantieristiche della Nazione nordamericana.

difficoltà nel servizio di carbonamento, insufficientemente organizzato dal Governo di Madrid.

Con queste premesse risulta quindi sorprendente che la piccola Squadra di Cervera sia riuscita ad eludere la vigilanza della preponderante flotta americana, penetrando non vista nei Caraibi, facendo tappa alla Martinica e a Curacao ed entrando infine trionfalmente a Santiago di Cuba il 19 maggio.<sup>62</sup>

Ancora più inattesa e francamente risibile fu poi l'ondata di panico che in quei giorni sconvolse tutta la costa orientale dell'Unione, dove si temette che i quattro incrociatori spagnoli potessero addirittura appoggiare uno sbarco sul continente di chissà quali truppe. A moltiplicare le preoccupazioni e le delusioni statunitensi contribuì il fallito bombardamento del 12 maggio contro i forti di San Juan di Portorico, durante il quale due corazzate americane vennero danneggiate dalle batterie costiere dopo aver colpito anche abitazioni civili, consentendo agli spagnoli di esultare e di accusare Washington di inciviltà.

Soltanto il 29 maggio gli americani scoprono che la tanto ricercata e temuta Squadra di Cervera si trovava già al riparo dentro Santiago di Cuba, dove in verità essa era giunta dieci giorni prima senza che nessuno se ne fosse accorto. Di conseguenza tra il 22 e il 26 giugno sbarcarono a circa 40 chilometri ad est della stessa Santiago 16.000 soldati del generale Schifter, che, pur tra grandi difficoltà, respinsero i 9.000 spagnoli del generale Linares e giunsero alle porte della città il 1° luglio.

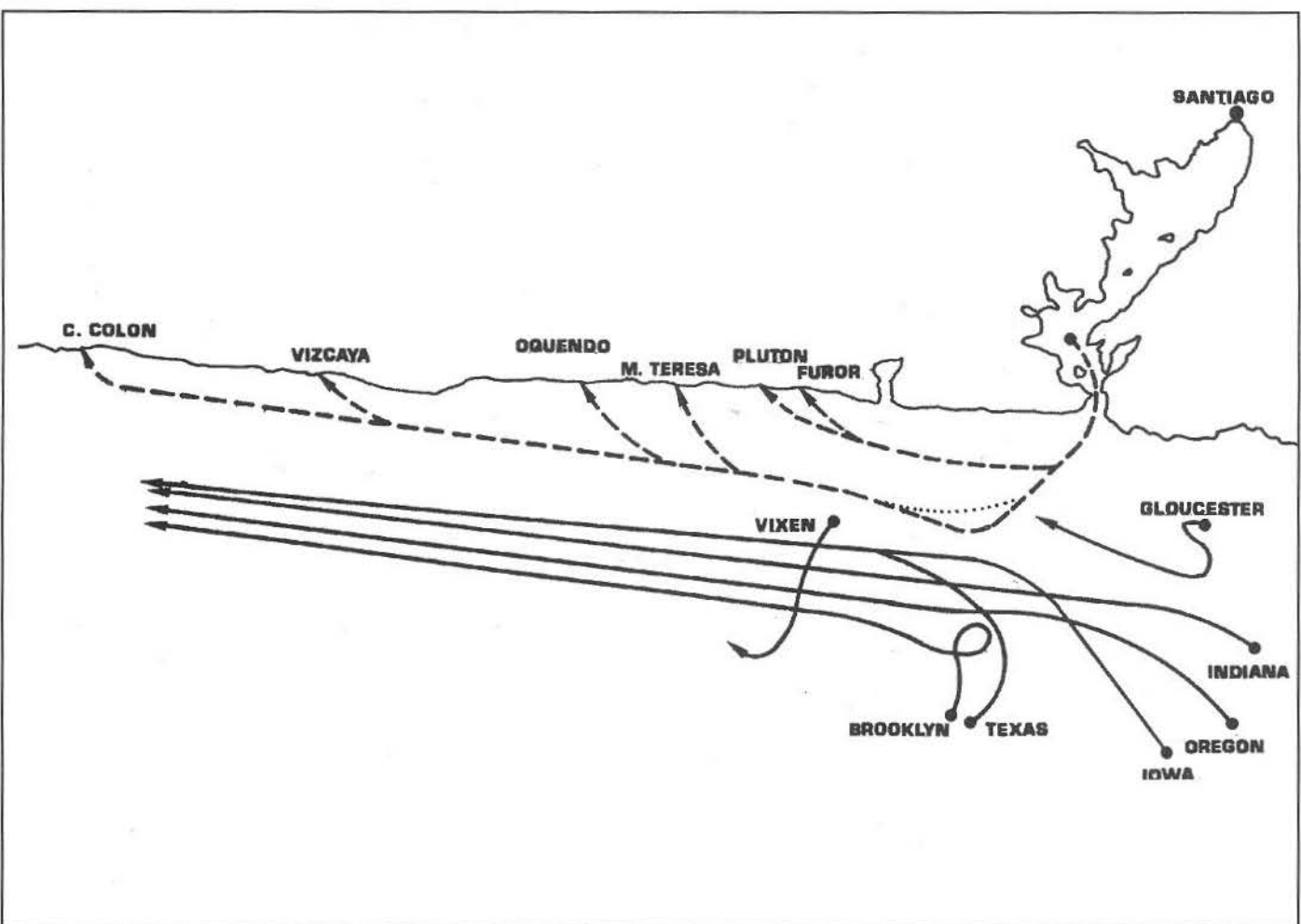
In questo frangente il Governo di Madrid, temendo una prossima irruzione delle truppe nemiche all'interno di Santiago e quindi l'intrappolamento in rada delle navi di Cervera, ordinò a quest'ultimo di salpare al più presto. Pertanto nella mattinata del 3 luglio i quattro incrociatori corazzati e due dei tre cacciatorpediniere spagnoli uscirono in linea di fila dal porto, dando origine alla battaglia navale di Santiago di Cuba.<sup>63</sup>

Oltre all'inferiorità numerica e qualitativa nei confronti delle forze navali americane che bloccavano quella base cubana (ammontanti a 4 corazzate, 2 incrociatori corazzati e 3 bastimenti minori), le unità di Cervera denunciavano nell'occasione alcuni difetti agli otturatori dei cannoni di grosso calibro su tre incrociatori corazzati, mentre il quarto, cioè il *Cristobal*

---

62. Mordal J.: *Vingt-cinq siècles de guerre sur mer*, Parigi, Laffont, 1959, p. 257-258.

63. Miller N.: *The U.S. Navy: an illustrated history*, Annapolis, Naval Institute Press, 1977, p. 217-220.

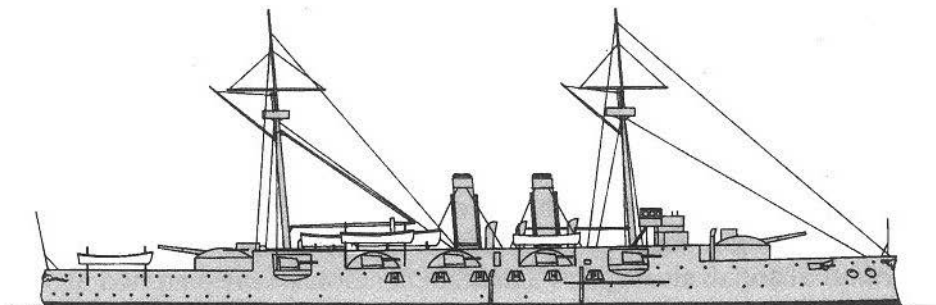


*Battaglia di Santiago di Cuba - 3 luglio 1898*



## INFANTA MARIA TERESA

*Incrociatore corazzato della Marina spagnola*



Scala 1:1000

### CARATTERISTICHE

*Dislocamento normale:* 7.000 tonnellate

#### *Dimensioni:*

lunghezza f.t. 110,9 m.  
lunghezza fra p.p. 103,6  
larghezza 19,9 m.  
immersione 6,6 m.

#### *Apparato motore:*

motrici verticali a triplice espansione;  
2 assi  
potenza 13.700 HP

*Velocità:* 20,2 nodi

#### *Armamento:*

II-280 mm., X-140 mm.,  
VIII da 12 libbre, X da 3 libbre,  
MG, 8 tls.

#### *Protezione:*

verticale max. 305 mm.  
orizzontale max. 76 mm.  
armamento 228 mm.  
torrione 305 mm.

*Varo:* 30 agosto 1890

*Perdita:* 3 luglio 1898

### DATI STORICI

*Erede della tradizione della grande Marina imperiale, la Marina spagnola era alla fine del secolo scorso una delle migliori forze di secondo piano, capace di assolvere alle necessità d'oltremare che i resti delle colonie ancora imponevano; tuttavia, si dimostrò vano il tentativo di opporsi alle mire delle nuove potenze mondiali. L'incrociatore corazzato **Infanta Maria Teresa** è un po' il simbolo di questa Marina: pesantemente armata, ma con una protezione poco estesa, questa unità era apparentemente potente, ma in realtà si rivelò troppo vulnerabile al fuoco degli incrociatori americani durante la battaglia di Santiago di Cuba, dove innalzava l'insegna dell'Ammiraglio Cervera.*

*Colon* costruito in Italia e consegnato in tutta fretta, era addirittura privo delle artiglierie principali ed aveva in avaria tre dei pezzi secondari.

Cervera tentò di aprirsi la via verso il largo, puntando decisamente contro lo schieramento avversario con la sua nave ammiraglia, l'incrociatore corazzato *Infanta Maria Teresa*; ma il superiore volume di fuoco americano frustrò questo tentativo e danneggiò gravemente tutte le navi spagnole. Queste ultime non ebbero pertanto altra soluzione che portarsi in secca sulle coste meridionali di Cuba, così da salvare almeno gran parte degli equipaggi. Ciononostante i morti spagnoli furono 323 ed i feriti 151, mentre le unità statunitensi lamentarono nell'intero combattimento – protrattosi per tre ore e mezzo – soltanto un morto e dieci feriti. I superstiti spagnoli raccolti dagli americani sulle spiagge, tra cui l'ammiraglio Cervera ferito, furono trattati con il rispetto e la stima dovuti al loro valore.<sup>64</sup>

Dopo la distruzione della Squadra navale, i difensori di Santiago di Cuba subirono un tracollo anche psicologico e il 15 luglio la città si arrese insieme a tutte le truppe spagnole ancora presenti sull'isola. Quindi il 13 agosto venne firmato un armistizio, sanzionato il 10 dicembre dalla pace di Parigi, con la quale Cuba ottenne formalmente l'indipendenza come Repubblica, ma fu sottoposta ad un protettorato americano, mentre le Filippine, Portorico e Guam divennero "possedimenti" (cioè colonie) statunitensi.

La guerra ispano-americana realizzò pertanto tutti i progetti di Washington, che innanzi tutto, con il controllo su Cuba e Portorico, si garantì una posizione di predominio nel Mar dei Caraibi. Qui gli Stati Uniti si preoccuparono di comporre nel 1900 gli antichi contrasti con la Gran Bretagna e di appoggiare un movimento separatista in Colombia, da cui essi estrassero nel 1903 la nuova Repubblica di Panama. Tale vero e proprio Stato vassallo non poté poi rifiutare agli americani il dominio su una striscia di territorio, nella quale venne scavato dal 1904 al 1914 l'importantissimo Canale omonimo.

Sull'altro versante oceanico, cioè nel Pacifico, il possesso delle Filippine e di Guam, oltre che delle Hawaii, consentì agli americani di realizzare quel ponte di scali intermedi verso l'ambito mercato cinese, che fu completato nel 1899 da un accordo con la Germania per la spartizione delle isole Samoa.<sup>65</sup>

---

64. P.R.O., fondo ADM 116, cartella 891: *Spanish-American war*.

65. Gli Stati Uniti si garantirono con il trattato del 1899 la parte orientale delle Samoa, mentre alla Germania toccò la porzione occidentale dell'arcipelago.

Naturalmente un sensibile mutamento dei rapporti di forza internazionali, come quello verificatosi nel 1898-1899 a vantaggio degli Stati Uniti, non poteva non determinare una qualche reazione. Così l'aumentata presenza americana nel Pacifico e sul mercato cinese fece nascere un contrasto tra Washington e Tokio, che divenne ancora più acuto dopo la vittoriosa guerra del Giappone contro la Russia nel 1904-1905.

## **6 La guerra russo-giapponese e la battaglia di Tsushima**

Le cause del nuovo conflitto che insanguinò l'Estremo Oriente nel 1904-1905 vanno ricondotte all'esaminata e forzata revisione del trattato di Shimonoseki del 1895 tra il Giappone vittorioso e la Cina sconfitta e ai successivi "atti di riconoscimento" compiuti dal Celeste Impero a beneficio delle compiacenti Nazioni occidentali e soprattutto dello Zar. Rammentiamo al proposito le concessioni commerciali e ferroviarie in Corea e in Manciuria a favore della Russia e l'affitto venticinquennale a questa Potenza della base di Port Arthur, sottratta "diplomaticamente" ai nipponici, che l'avevano conquistata con il sangue dei loro soldati.<sup>66</sup>

Il conseguente peggioramento dei rapporti tra Russia e Giappone e la nota alleanza del 1902 tra quest'ultimo Paese e la Gran Bretagna furono affrontati dallo zar Nicola II sia con l'estensione all'Estremo Oriente della "Duplice Intesa" con la Francia del 1892, sia con progetti militari antinipponici. Infatti l'autocrate russo non disdegnava l'ipotesi di una guerra contro l'Impero del Sol Levante, ritenendola idonea ad eccitare il patriottismo nazionale e a tacitare quindi il crescente malcontento delle masse.

In siffatto calcolo politico – che ci ricorda quello perseguito dalla giunta militare argentina nella crisi delle Falkland-Malvine del 1982 – i responsabili russi non tennero conto né delle gravi difficoltà logistiche di un conflitto in territori così periferici, né della superiorità geo-strategica, quantitativa e qualitativa della Marina giapponese nelle acque asiatiche.

Infatti nel febbraio 1904, quando iniziarono le ostilità, la flotta russa dell'Estremo Oriente, al comando del viceammiraglio Stark, schierava a Port Arthur 7 corazzate, un incrociatore corazzato, 5 incrociatori protetti, 25 cacciatorpediniere e 2 posamine, mentre nella meno idonea base di Vladivostok, bloccata dai ghiacci per quattro mesi l'anno, si trovavano 3 incrociatori corazzati, un incrociatore protetto e una cannoniera.

---

66. Nish I.: *The origins of the Russo-Japanese war*, New York, Longman, 1985, p. 26-34.

La Marina nipponica invece, che aveva già il vantaggio di disporre di numerose ed ottime basi lungo le coste nazionali, mise inizialmente in linea, alle dipendenze del viceammiraglio Togo, 6 corazzate, 8 incrociatori corazzati, 8 incrociatori protetti, 34 cacciatorpediniere e numerose torpediniere, cui si aggiungevano, in funzione ausiliaria, alcune unità più vecchie e di minore importanza bellica.<sup>67</sup>

La strategia navale russa era basata sulla passiva formula della "fleet in being", secondo la quale la flotta non doveva essere esposta a rischi in battaglia, ma essere mantenuta in porto come minaccia "potenziale" che, solo per il fatto di esistere, avrebbe dovuto condizionare le mosse nemiche, in attesa di una soluzione terrestre del conflitto. Soltanto la piccola Squadra di Vladivostok aveva un compito aggressivo, dovendo prendere di mira le comunicazioni nemiche nel Mare del Giappone e possibilmente bombardare le coste occidentali dell'arcipelago nipponico.

I giapponesi, al contrario, erano animati da grande spirito offensivo e avevano stabilito ancora una volta di attaccare il nemico di sorpresa e senza dichiarazione di guerra, aggredendo la flotta russa all'interno di Port Arthur e sbarcando contemporaneamente a Chemulpo (oggi Inchon, porto di Seoul) per assicurarsi il controllo sulla Corea e poter dilagare poi in Manciuria.

Secondo queste direttive, nella notte dell'8 febbraio 1904 i giapponesi lanciarono improvvisamente un attacco di cacciatorpediniere contro le navi russe di Port Arthur che, appena rientrate da un'esercitazione, si trovavano ancorate nella rada esterna, in attesa che l'alta marea consentisse il loro ingresso nella base. Tuttavia, nonostante la sorpresa e l'immobilità dei bersagli, soltanto tre navi russe vennero colpite dai siluri nipponici, ma non affondarono e furono in seguito rimorchiate in porto.

Poco prima del tramonto dello stesso 8 febbraio si svolse anche il pianificato sbarco nipponico presso Chemulpo. Qui si trovavano allora due navi russe, l'incrociatore protetto *Variag* e la cannoniera *Koreetz*, che il mattino seguente uscirono in mare per dare battaglia, ma che, gravemente danneggiate dal preponderante fuoco avversario, furono costrette a rientrare a Chemulpo, dove si autoaffondarono.

Al riparo da improbabili contromosse nemiche, i giapponesi completarono lo sbarco in Corea della loro 1ª Armata, che marciò secondo

---

67. Santoni A.: *La battaglia di Tsushima*, Roma, Dell'Ateneo, 1985, p. 13.

i piani verso la Manciuria, al di là del fiume Yalu. Nello stesso tempo essi tentarono ripetutamente, ma sempre con scarso successo, di imbottigliare la flotta russa dentro Port Arthur, affondando nel canale d'entrata alcune navi mercantili a guisa di ostruzione e instaurando un ravvicinato blocco navale della base. Occorre al proposito sottolineare che un grande aiuto a queste operazioni fu dato dalla radiotelegrafia, impiegata per la prima volta in una guerra navale.<sup>68</sup>

L'8 marzo 1904, esattamente ad un mese dall'inizio del conflitto, la flotta russa dell'Estremo Oriente ricevette finalmente un nuovo Comandante ardito e capace, il viceammiraglio Makaroff, che sostituì a Port Arthur il mediocre Stark. Makaroff era noto per aver valorosamente combattuto nella guerra russo-turca del 1877-1878 e per aver inventato il "cappuccio" di metallo che, applicato sulle ogive dei proietti, aumentava la penetrazione di questi ultimi, preservandone la punta al momento dell'impatto contro la corazza nemica.

Purtroppo per i russi l'opera di ricostruzione morale e operativa della Squadra di Port Arthur, intrapresa da Makaroff, fu interrotta dalla repentina morte di tale Ammiraglio, avvenuta il 13 aprile, quando la sua corazzata *Petropawlovsk* saltò in aria su una mina. Da allora la flotta dell'Estremo Oriente, passata agli ordini del viceammiraglio Witeft, ritornò alla precedente passività, autorizzata dalle teorie sulla "fleet in being".<sup>69</sup>

Nemmeno i giapponesi riuscirono comunque ad evitare il pericolo delle mine subacquee, su cui si persero il 15 maggio le due corazzate *Hatsuse* e *Yashima*. Essi però poterono consolarsi in quello stesso mese con il riuscito sbarco di un'altra loro Armata direttamente



*Ammiraglio Togo*

68. De Arcangelis M.: *La guerra elettronica*, Milano, Mursia, 1981, p. 11-12.

69. Japanischer Admiralstab: *Der Japanisch-Russische Seekrieg 1904-1905*, Berlino, Mittler und Sohn, 1911, vol. I, p. 105-111.

nella penisola del Liaotung, ciò che consentì l'assedio della stessa Port Arthur anche dal lato terrestre.

L'avanzata dell'Esercito nipponico fino a Port Arthur e il timore che la base potesse cadere prima o poi nelle mani nemiche determinarono a Pietroburgo gli stessi provvedimenti adottati dal Governo di Madrid quando Santiago di Cuba stava per arrendersi agli americani. Infatti il viceammiraglio Witeft ricevette l'ordine di salpare da Port Arthur e di trasferire la sua flotta nella base di Vladivostok, da dove i russi stavano allora conducendo un'efficace guerra al traffico nemico. La conseguenza fu la cosiddetta "battaglia dello Shantung o del Mar Giallo" del 10 agosto 1904.

Nella circostanza Witeft, uscito in mare con 6 corazzate, 4 incrociatori protetti e 14 cacciatorpediniere, dovette affrontare 4 corazzate, 2 incrociatori corazzati, 8 incrociatori protetti e 48 tra cacciatorpediniere e torpediniere giapponesi dell'ammiraglio Togo, che bloccavano Port Arthur. Nella battaglia fu subito evidente il superiore addestramento dei cannonieri nipponici, che oltre tutto si avvalsero delle potentissime granate alla "shimose", un alto esplosivo che emanava anche gas tossici.

Particolarmente danneggiata dai colpi nemici fu la corazzata ammiraglia *Cesarevitch*, sulla quale trovò la morte lo stesso Witeft e che alla fine fu costretta a rifugiarsi nel porto tedesco di Tsingtao, dove venne internata insieme a tre cacciatorpediniere. Altri due incrociatori protetti e due cacciatorpediniere russi si fecero internare invece a Shanghai e a Saigon, mentre il veloce incrociatore *Novik* fu costretto a gettarsi in secca.<sup>70</sup>

Il tentativo di trasferimento della flotta russa da Port Arthur a Vladivostok fallì quindi miseramente ed il suo Comandante in seconda, contrammiraglio Uctomski, ricondusse nel porto di partenza un complesso navale sconfitto e menomato più dalle defezioni che dalle perdite materiali. Nessuna nave russa infatti era colata a picco, ma ciononostante, a causa delle affrettate fughe in vari porti neutrali, la flotta zarista rientrò a Port Arthur soltanto con 5 corazzate su 6, un incrociatore protetto su 4 e 9 cacciatorpediniere su 14.<sup>71</sup>

Intanto i tre incrociatori corazzati russi della piccola Squadra di Vladivostok, al comando del contrammiraglio Jessen, erano andati incontro alla flotta di Port Arthur per prestarle assistenza nel previsto viaggio di

---

70. Sanderson M.: *Sea battles*, cit., p. 192-193.

71. Pemsel H.: *Atlas of naval warfare*, Londra, Arms and Armour Press, 1977, p. 98-99.



trasferimento e, inconsapevoli dell'accaduto, erano giunti fin quasi allo stretto di Corea, nel Mar del Giappone. Qui essi si imbarcarono il 14 agosto in quattro incrociatori corazzati nipponici del viceammiraglio Kamimura, che nel conseguente combattimento affondarono il *Rurik* e misero in fuga gli altri due incrociatori di Jessen, costringendoli a rientrare a Vladivostok con danni a bordo.<sup>72</sup>

\* \* \* \* \*

Le due vittorie sul mare del 10 e del 14 agosto 1904 conclusero la prima fase della guerra in modo soddisfacente per il Giappone, che poté concentrare i suoi sforzi nell'assedio di Port Arthur e nel riassetto della flotta, senza eccessive preoccupazioni navali.

Tuttavia Pietroburgo non era ancora disposta ad abbandonare ogni speranza di successo finale, confidando nell'efficacia degli adottati provvedimenti, intesi a potenziare le Forze Armate zariste in Estremo Oriente. In effetti, fin dalla metà di marzo di quell'anno, Nicola II aveva emanato un editto per l'invio di rinforzi navali dal Baltico all'Estremo Oriente, essendo bloccata la più vicina flotta del Mar Nero dall'ancora vigente convenzione degli Stretti del 1841, voluta, come è noto, dalla Gran Bretagna.

Proprio nel fatale mese di agosto 1904 venne quindi raccolta nel Mar Baltico la cosiddetta "Seconda Squadra del Pacifico", composta da 40 unità da guerra e ausiliarie, che fu posta agli ordini del viceammiraglio Rojestvensky e che salpò da Libau il 14 ottobre, diretta a Port Arthur.

Le iniziali difficoltà che questa nuova Armata navale russa avrebbe dovuto superare erano due: i regolari rifornimenti di carbone necessari alla lunga traversata e la scelta della più idonea rotta da seguire.

Il primo problema fu risolto da un accordo commerciale con la compagnia tedesca "Hamburg-Amerika Linie", che si impegnò a garantire i rifornimenti necessari con alcune sue navi carboniere. I russi invece sciolsero a modo loro il secondo dilemma, decidendo di passare attraverso l'Atlantico e l'oceano Indiano e non dando ascolto ai più assennati consigli dell'alleanza Francia, che riteneva migliore, anche se più lunga, la rotta attraverso Capo Horn e l'immensità del Pacifico. Quest'ultima in effetti avrebbe messo in imbarazzo i giapponesi circa l'esatta provenienza della flotta di

---

72. AA. VV.: *All the world's fighting ships, 1860-1905*, Greenwich, Conway Maritime Press, 1979, p. 189.



Rojestvensky, che in tal modo avrebbe potuto anche eludere la vigilanza nemica e penetrare nel Mar Giallo inosservata.<sup>73</sup>

La lunghissima traversata della "Seconda Squadra del Pacifico" non iniziò sotto buoni auspici. Infatti nella notte del 22 ottobre 1904, nell'oscurità del Mare del Nord, essa confuse alcuni innocenti pescherecci inglesi della cittadina di Hull per improbabili torpediniere nipponiche in agguato e ne affondò uno a cannonate. Questo grave incidente eccitò vieppiù la già notevole ostilità della Gran Bretagna, al punto da far temere addirittura lo scoppio di una guerra tra i due Paesi. Tuttavia l'immediato e sincero rammarico espresso dallo Zar e la somma di 65.000 sterline pagata come riparazione da Pietroburgo in seguito alla sentenza di un'apposita commissione internazionale di inchiesta, risolsero pacificamente la vertenza.<sup>74</sup>

All'altezza di Gibilterra la flotta russa si divise momentaneamente in due parti: le navi più vecchie o con minore pescaggio attraversarono il Mediterraneo e quindi il canale di Suez, mentre le restanti unità effettuarono il periplo dell'Africa. I due tronconi poi si ricongiunsero l'8 gennaio 1905 nella baia di Nossi Bé nell'isola di Madagascar, dove Rojestvensky venne a sapere amaramente che Port Arthur e le residue navi della base erano cadute nelle mani giapponesi il giorno 2 dello stesso mese. A questo punto la nuova destinazione della "Seconda Squadra del Pacifico" non poteva che essere Vladivostok, molto più difficile da raggiungere perché al di là dello sbarramento naturale formato dall'arcipelago nipponico.

Dopo aver represso con durezza alcuni disordini a bordo delle sue navi – determinati soprattutto dalle notizie relative alle contemporanee sommosse popolari di Pietroburgo – Rojestvensky condusse la flotta nell'Indocina francese, dove venne eseguita un'altra lunga e penosa sosta, tra difficoltà di carbonamento e incomprensioni con le "alleate" autorità francesi. Qui inoltre Rojestvensky fu raggiunto il 9 maggio, con suo disappunto, dalla cosiddetta "Terza Squadra del Pacifico", speditagli di rinforzo dallo Zar e formata dalle navi del Baltico che egli aveva inizialmente scartato perché troppo vecchie e malandate.<sup>75</sup>

---

73. Ginocchietti A. - Garofalo F.: *Nozioni di storia navale*, Bologna, Cappelli, 1934, vol. II, p. 116-118.

74. P.R.O., fondo ADM 116, cartelle 969 e 970: *North Sea outrage: Russian attack on British fishing fleet 1904*.

75. Hough R.: *La flotta suicida*, Milano, Bompiani, 1959, p. 128-175.

Le due Squadre riunite salparono finalmente dall'Indocina il 14 maggio 1905 e diressero verso lo stretto di Corea, in mezzo al quale sorge l'isola di Tsushima, dato che Rojestvensky aveva frettolosamente escluso di transitare a levante del Giappone e di puntare su Vladivostok attraverso uno degli Stretti settentrionali dell'arcipelago.<sup>76</sup>

La flotta russa, dopo essersi separata da nove navi appoggio e da quattro mercantili armati, penetrò nella notte tra il 26 e il 27 maggio nello stretto di Corea, passando ad est di Tsushima e venendo avvistata in quelle acque alle 02.45 del 27 dal piroscafo armato giapponese *Shinano Maru*. In seguito all'allarme, il grosso dell'ammiraglio Togo, ancorato nella non lontana base di Shikai, salpò in tutta fretta e giunse nello stretto di Tsushima alle ore 11.00 di quel 27 maggio 1905, dando inizio all'omonima e storica battaglia.

I russi schieravano nell'occasione, agli ordini degli ammiragli Rojestvensky, Nebogatoff ed Enquist, 38 unità e cioè 11 corazzate, 3 incrociatori corazzati, 6 incrociatori protetti, un incrociatore ausiliario, 9 cacciatorpediniere, 6 mercantili e 2 navi ospedale, tutte navi ridotte ad uno stato pietoso dalla lunga navigazione e dal sovraccarico di carbone. I giapponesi, guidati dagli ammiragli Togo, Kamimura, Dewa, Uriù, Togo junior, Katakoka e Yamada, allineavano invece 93 unità in ottimo stato e precisamente 4 corazzate, 8 incrociatori corazzati, 15 incrociatori protetti, una vecchia corazzata ex cinese, 21 cacciatorpediniere e 44 torpediniere.<sup>77</sup>

Ancora una volta il combattimento fu deciso dal migliore addestramento degli equipaggi nipponici, che erano anche più riposati e rispondevano agli ordini di ufficiali assai esigenti. Infatti per due volte la formazione di Togo riuscì a tagliare la "T" all'avversario, riversando su di esso un torrente di granate alla "shimose", sebbene anche l'Ammiraglio nipponico non fosse esente da errori tattici, che non ebbero conseguenze solo grazie all'incapacità dei comandanti russi.<sup>78</sup>

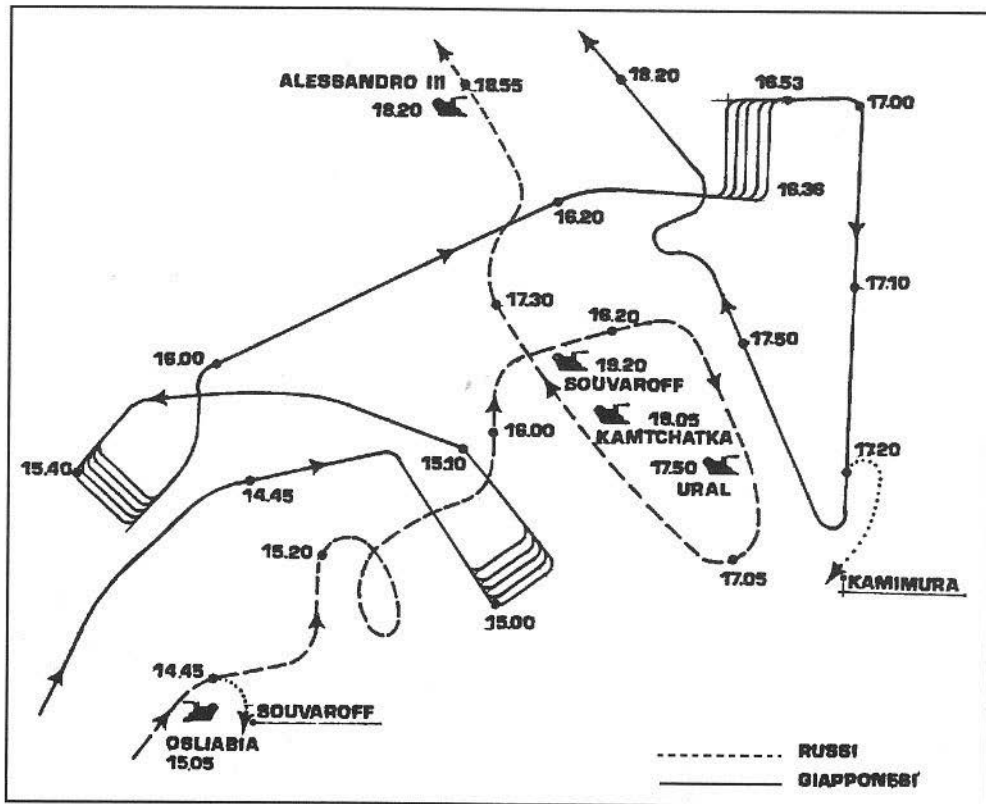
Il fuoco giapponese, molto nutrito e preciso, procurò subito numerose vittime e ferì anche l'ammiraglio Rojestvensky, che era imbarcato

---

76. Per un esame degli errori di Rojestvensky cfr. Santoni A.: *The responsibility of the Russian Admirals in the battle of Tsushima*, relazione presentata all'XI Congresso internazionale di Storia militare tenutosi a Seoul dal 17 al 22 agosto 1986.

77. L'effettivo comandante in seconda russo, il viceammiraglio Felkerzam, era deceduto per morte naturale due giorni prima e la sua scomparsa era stata tenuta nascosta agli equipaggi per motivi psicologici.

78. Keble Chatterton E.: *Battles by sea*, Londra, Sidgwick and Jackson, 1925, p. 248-249.



*Battaglia di Tsushima - 27 maggio 1905*

sulla corazzata *Suvorov* e che fu trasbordato su un cacciatorpediniere nel primo pomeriggio. Questo inconveniente venne però riferito all'ammiraglio Nebogatoff, nuovo Comandante in seconda della Squadra, solo alle ore 18.00, cosicché la flotta zarista rimase senza guida per un lungo periodo di tempo.

Dopo l'affondamento diurno di quattro corazzate russe sotto i colpi delle artiglierie nemiche, entrarono in scena nella sopravvenuta oscurità notturna le siluranti nipponiche, che colarono a picco altre due corazzate. Pertanto all'alba del 28 maggio rimaneva a galla solo un pugno di unità zariste frazionato in diversi gruppi, il più numeroso dei quali era composto da quattro corazzate, tra cui la *Nicola I*, nave ammiraglia di Nebogatoff.

Quest'ultima aliquota venne subito circondata da numerose navi giapponesi, che la bersagliarono impunemente rimanendo fuori gittata dei suoi cannoni di più vecchio modello. Nebogatoff allora decise di arrendersi, al fine di evitare un'inutile strage tra i suoi equipaggi, considerando che le sue anziane unità non potevano neppure fuggire, a causa della loro minore velocità.<sup>79</sup>

Isolate navi russe furono invece colate a picco nella stessa giornata del 28 ed altre vennero catturate. Tra queste ultime figurava il cacciatorpediniere *Biedovoi*, che tentava di portare in salvo l'ammiraglio Rojestvensky ferito, il quale pertanto cadde prigioniero e fu poi curato in un ospedale nipponico. Riuscirono invece a forzare l'accerchiamento avversario solo poche unità zariste, che raggiunsero faticosamente Vladivostok o si rifugiarono in porti neutrali, dove vennero naturalmente internate.

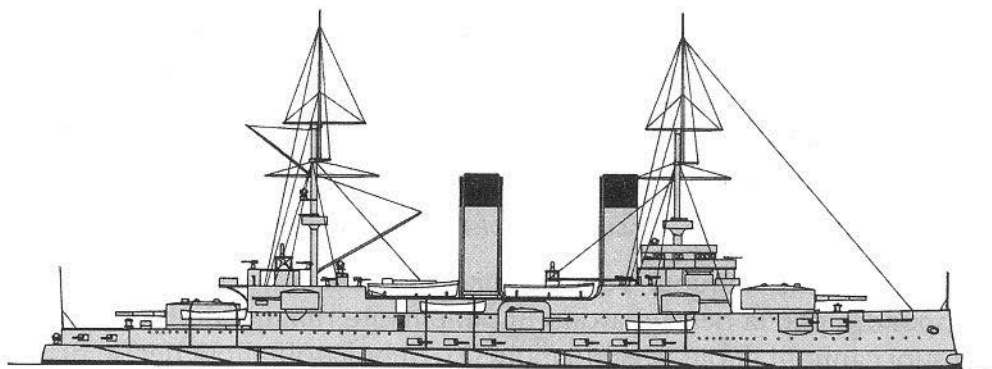
L'aspetto risolutivo della battaglia di Tsushima è più che mai illustrato dalle seguenti cifre. I morti russi furono 4.830 e i prigionieri, moltissimi dei quali feriti, risultarono 5.917, mentre 1.862 marinai vennero internati in porti neutrali. Le navi russe colate a picco furono 19 e cioè 7 corazzate, 3 incrociatori corazzati, un incrociatore protetto, un incrociatore ausiliario, 4 cacciatorpediniere e 3 mercantili, mentre furono catturate dai giapponesi le altre 4 corazzate, un cacciatorpediniere e 2 navi ospedaliere. Infine naufragarono sugli scogli o su bassifondi, mentre tentavano di sfuggire al massacro, un incrociatore protetto e un cacciatorpediniere e si rifugiarono in porti neutrali, rimanendone internati, 3 incrociatori protetti, un cacciatorpediniere e 2 mercantili. Giunsero pertanto in porti russi solo un incrociatore protetto, 2 cacciatorpediniere e un mercantile.

---

79. Santoni A.: *La battaglia di Tsushima*, cit., p. 102-105.

## SUVOROV

*Corazzata della Marina Imperiale russa*



Scala 1:1000

### CARATTERISTICHE

*Dislocamento normale:* 13.732 tonnellate

#### *Dimensioni:*

lunghezza f.t. 121 m.  
larghezza 23,2 m.  
immersione 8 m.

#### *Apparato motore:*

motrici verticali a triplice espansione;  
20 caldaie Belleville;  
2 assi  
potenza 16.300 HP

*Velocità:* 18 nodi

#### *Armamento:*

IV-305/40, XII-152/45,  
XX da 11 libbre,  
XX da 3 libbre,  
4 tls. da 381 mm.

#### *Protezione:*

verticale max. 190 mm.  
armamento max. 254 mm.  
torrione mm. 203

*Varo:* 25 settembre 1902

*Servizio:* settembre 1904

*Perdita:* 27 maggio 1905

### DATI STORICI

Delle cinque corazzate che facevano parte della stessa classe della **Suvorov** ben tre furono affondate dai giapponesi nella battaglia di Tsushima del 27 maggio 1905. Entrata in guerra contro i giapponesi con un buon numero di corazzate, la Marina russa ebbe il suo punto debole nella dispersione delle unità di linea in tre flotte distinte, nel Pacifico, nel Mar Baltico e nel Mar Nero; inoltre il materiale non era di qualità pari a quello dei nipponici. Le perdite complessive russe durante tutto il conflitto con il Giappone furono impressionanti, assommando a 14 corazzate, 3 corazzate da difesa costiera, 5 incrociatori corazzati e altre 41 navi di vario tipo; alla fine della guerra solo 2 corazzate e 2 incrociatori corazzati erano ancora disponibili, se si esclude la modesta flotta del Mar Nero.

Da parte loro, i giapponesi soffrirono perdite pressochè insignificanti, rappresentate da 116 morti, 538 feriti e da tre torpediniere colate a picco, mentre altre dieci unità subirono danni più o meno gravi.<sup>80</sup>

Il disastro russo alla battaglia di Tsushima, uno dei massimi eventi dell'intera storia navale, convinse il Governo di Pietroburgo ad intavolare colloqui di pace, che alla fine trovarono la loro consacrazione il 5 settembre 1905 nel trattato di Portsmouth, cittadina americana del New Hampshire, grazie anche ai buoni uffici del presidente Theodore Roosevelt. In virtù di tale trattato il Giappone ottenne finalmente la base di Port Arthur con le concessioni ferroviarie e minerarie limitrofe, il controllo della Corea (poi annessa all'Impero nipponico nel 1910), la metà meridionale dell'isola di Sakhalin al di sotto del 50° parallelo e speciali diritti di pesca lungo le coste della Siberia.

L'imprevista e umiliante sconfitta intensificò le rivolte in tutta la Russia, tra le quali divenne famosa quella scoppiata a bordo della corazzata *Potemkin*, di base ad Odessa nel Mar Nero, giusto un mese dopo Tsushima. Per cercare di smorzare il dispetto e la vergogna nazionale, il Governo di Pietroburgo non trovò allora di meglio che intentare nel 1906 un processo ai danni dei reali o presunti colpevoli della disfatta, erogando un certo numero di condanne, anche capitali, poi tutte commutate in pene detentive. Tra gli imputati di primo piano ci fu l'ammiraglio Nebogatoff che, reo di essersi arreso, venne condannato a dieci anni di reclusione. Non venne invece accusato il comandante in capo Rojestvensky, che sfuggì alla giustizia dello Zar solo grazie alle ferite riportate in combattimento.

Eppure non furono davvero lievi le responsabilità dello stesso Rojestvensky che, abbastanza abile a risolvere i problemi di navigazione da Libau a Tsushima, fu incapace di predisporre un piano strategico, di scegliere una più idonea rotta di approccio alla sua meta, di tenere costanti rapporti con gli Ammiragli ed i Comandanti in sottordine, di organizzare una migliore formazione di combattimento, di sfruttare in battaglia gli errori tattici di Togo e di utilizzare offensivamente i nove cacciatorpediniere a sua disposizione, volutamente relegati invece a compiti ausiliari e all'assistenza agli ufficiali feriti.<sup>81</sup>

In campo tecnico e tattico navale la guerra russo-giapponese mostrò al mondo l'aumentato pericolo delle mine e delle torpediniere (che venne

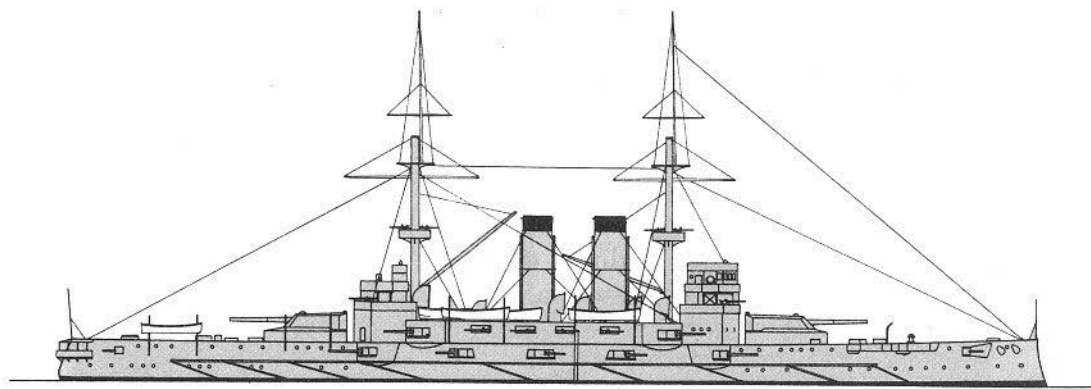
---

80. *Ibidem*, p. 115-117.

81. Santoni A.: *The responsibility of the Russian Admirals in the battle of Tsushima*, cit.

# MIKASA

## *Corazzata della Marina Imperiale giapponese*



Scala 1:1000

### CARATTERISTICHE

*Dislocamento normale:* 15.382 tonnellate

#### *Dimensioni:*

lunghezza f.t. 131,7 m.  
larghezza 23,2 m.  
immersione 8,3 m.

#### *Apparato motore:*

motrici verticali a triplice espansione;  
2 assi  
potenza 15.000 HP

*Velocità:* 18 nodi

#### *Armamento:*

IV-305 mm., XIV-152 mm.,  
XX da 12 libbre,  
VIII da 3 libbre,  
IV da 2,5 libbre,  
4 tls. da 457 mm.

#### *Protezione:*

verticale max. 228 mm.  
orizzontale max. 76 mm.  
armamento max. 355 mm.

*Varo:* 8 novembre 1900

*Servizio:* 1 marzo 1902

*Radiazione:* 1922

### DATI STORICI

Alla fine del conflitto con la Cina e facendo tesoro di tale esperienza di guerra, il Giappone varò un programma decennale di costruzioni navali che prevedeva di realizzare 4 corazzate e 12 incrociatori di vario tipo, oltre ad una novantina di unità minori, soprattutto siluranti. Molte navi maggiori, a causa dell'ancora scarsa capacità dei cantieri nipponici furono realizzate all'estero. La **Mikasa** venne costruita in Gran Bretagna ed era una versione migliorata delle "Majestic" inglesi: sia il sistema di caricamento e di brandeggio dell'armamento principale, sia la protezione dei cannoni da 152 mm. erano estremamente efficaci. La **Mikasa** fu la nave ammiraglia di Togo a Tsushima; nel 1905 affondò in bassi fondali a causa di un'esplosione accidentale; fu recuperata e prestò servizio fino al 1922. Non fu demolita ma fu conservata come monumento nazionale.



comunque anche sopravvalutato), la conseguente necessità di elevare la gittata dei cannoni oltre il raggio d'azione dei siluri, la correlativa esigenza di disciplinare la condotta del tiro e infine la grande utilità dei nuovi strumenti radiotelegrafici.

Sotto il profilo dei rapporti politici internazionali questo conflitto segnò invece un pesante ridimensionamento della Russia, auspicato e gradito dalla Gran Bretagna, e una ripresa dell'interessamento di Pietroburgo verso i Balcani, in funzione antiaustriaca e quindi antitedesca, che in quel momento faceva parimenti piacere a Londra. Ottenuto quindi quanto voleva, il Regno Unito si mostrò disposto ad un ravvicinamento all'Impero zarista che, dopo un accordo bilaterale del 1907 sull'annosa questione persiana ed afghana, ebbe la sanzione definitiva con la nascita della "Triplice Intesa" anglo-franco-russa, cioè di quello schieramento che nel 1914 si sarebbe opposto con le armi alle Potenze centrali.<sup>82</sup>

D'altro canto, come abbiamo anticipato, la vittoria del Giappone acuì i dissidi tra questo Paese e gli Stati Uniti, già emersi dopo la guerra ispano-americana e che vennero sfruttati abilmente dalla solita Gran Bretagna fino al 1922, come vedremo nell'ottavo paragrafo del secondo capitolo.

## **7 Il ribaltamento delle relazioni internazionali all'inizio del Novecento e la gara navale anglo-tedesca**

Nel primo paragrafo di questo studio abbiamo analizzato la posizione politica e marittima delle varie Potenze nella seconda metà del XIX secolo, che venne tuttavia mutata da nuove realtà e nuovi equilibri prima e dopo l'esaminata guerra russo-giapponese.

Uno dei principali capisaldi diplomatici a cadere fu il cosiddetto "splendido isolamento" inglese che, come già accennato, finì nel gennaio 1902 quando Londra scelse di allearsi con il Giappone per opporsi sia al nuovo orientamento espansionista russo in Estremo Oriente, sia alla recente intromissione americana nel mercato cinese, in attesa che nascessero tempi migliori per un accordo generale.<sup>83</sup>

Nello stesso tempo la Gran Bretagna, considerata l'ostilità della Germania durante la guerra anglo-boera e la preoccupante crescita industriale e commerciale di questo Paese e constatata una diminuita

---

82. Trevelyan G. M.: *Storia di Inghilterra*, Milano, Garzanti, 1977, p. 815-816.

83. Trevelyan G. M.: *Storia dell'Inghilterra nel secolo XIX*, Torino, Einaudi, 1945, p. 557-558.

competizione coloniale con la Francia dopo l'episodio di Fashoda sul Nilo nel 1898, stimò che fosse ragionevole un ravvicinamento con Parigi, mirante a reprimere le velleità di Guglielmo II. Da qui l'importantissima "Entente cordiale" franco-britannica del 1904, che segnò una vera e propria svolta nella storia diplomatica mondiale.

A questo punto l'Europa era suddivisa nei seguenti schieramenti: da una parte la "Triplice Alleanza" austro-italo-tedesca del 1882, dall'altra la "Duplice Intesa" franco-russa del 1892 e in mezzo la più recente "Intesa Cordiale" anglo-francese che, a causa dell'antico anelito di rivincita antigermanico esistente a Parigi fin dal 1870, non poteva non apparire come un'altra minaccia per Berlino.

Di fronte a questo nuovo pericolo, Guglielmo II tentò di incrinare nel 1905 la neonata intesa franco-britannica, scatenando contro Parigi la "prima crisi marocchina" e confidando nell'arrendevolezza inglese. Questo progetto tedesco però si risolse in uno smacco diplomatico nella successiva conferenza di Algesiras del 1906, a causa sia della tenacia britannica a difendere i diritti francesi in Marocco, sia dei primi tentennamenti triplicisti da parte italiana.

La politica estera del Regno d'Italia stava vivendo in quel periodo uno dei suoi momenti peggiori, dopo la sconfitta di Adua del 1896 e l'umiliante rifiuto cinese di concederci nel 1899 un insediamento nella baia di San Mun, nella provincia del Cekiang, preteso da Roma anche in termini vanamente ultimativi.<sup>84</sup>

Inoltre la crescente dipendenza italiana dai commerci marittimi e la stessa grande estensione e vulnerabilità delle nostre coste, esposte a possibili attacchi francesi, avevano sollevato nel Paese l'alternativa di potenziare la flotta o di cambiare le alleanze. Per il momento fu scelta la prima soluzione che, come abbiamo detto, portò la flotta italiana al terzo posto nella graduatoria mondiale tra il 1892 e il 1895. Poi però, dopo aver sopportato grandi sacrifici finanziari per realizzare un credibile strumento navale, a Roma si ritenne all'inizio del Novecento che questa soluzione non ci garantisse affatto nei confronti della flotta francese, di cui, come accennato, furono costantemente sopravvalutate le effettive possibilità operative e non considerati i tanti gravosi impegni su tutti i mari del globo.

Pertanto, nei primi anni del XX secolo, il Regno d'Italia inaugurò una duplice ed anzi divergente strategia politica. Da un lato esso richiese con

---

84. Gabriele M. - Friz G.: *La politica navale italiana dal 1885 al 1915*, cit., p. 106-111.

insistenza agli alleati della “Triplice” un sostegno navale mediterraneo, che in effetti ci fu concesso dall’Austria e dalla Germania con le convenzioni navali del 1900 e soprattutto del 1913, e dall’altro attuò un ravvicinamento alla Francia, che dette origine agli accordi mediterranei con Parigi del 1902.

Da allora la fedeltà triplicista dell’Italia fu messa in discussione altre due volte, cioè in occasione dell’accennata conferenza di Algesiras del 1906 e della visita dello zar Nicola II nell’ottobre 1909, che portò alla firma degli accordi di Racconigi contenenti un sostegno diplomatico di Roma alla politica balcanica di Pietroburgo, contrapposta a quella di Vienna, nostra alleata.<sup>85</sup>

In quegli anni stava pure maturando il già accennato riavvicinamento tra Gran Bretagna e Russia. Quest’ultima infatti era uscita assai ridimensionata dalla guerra contro il Giappone e quindi non rappresentava più per Londra un avversario temibile, ma un utile argine orientale alla Germania, con la quale il Regno Unito cominciava ad avere anche una contesa marittima.

\* \* \* \* \*

Abbiamo visto che le leggi navali tedesche del 1898 e del 1900, con la famosa “teoria del rischio” dell’ammiraglio Tirpitz, avevano poco o nulla turbato il Regno Unito, poiché il suo incolmabile vantaggio marittimo lo metteva al riparo dalle velleità di chi partiva praticamente da zero.

In quel periodo a cavallo dei due secoli la discordia anglo-germanica nacque invece da motivi puramente politici, e cioè dall’appoggio di Guglielmo II ai boeri nella guerra da essi intrapresa contro la Gran Bretagna in Sud Africa, dalla penetrazione tedesca nel mondo mussulmano – manifestatasi col progetto di una ferrovia Berlino-Bagdad e con gli intrighi in Marocco – e infine dall’accennato “Entente cordiale” anglo-francese, logica conseguenza delle comuni preoccupazioni di Londra e di Parigi.

La cosiddetta gara navale anglo-tedesca – un’altra riconosciuta causa della prima guerra mondiale – si inserì in questa già compromessa situazione diplomatica e fu frutto di una disgraziata iniziativa britannica, tanto intempestiva, quanto poi mal sviluppata.<sup>86</sup>

Si trattò della costruzione nel 1905-1907 di un nuovo tipo di corazzata “monocalibro” (la *Dreadnought*) e di un nuovo tipo di incrociatore

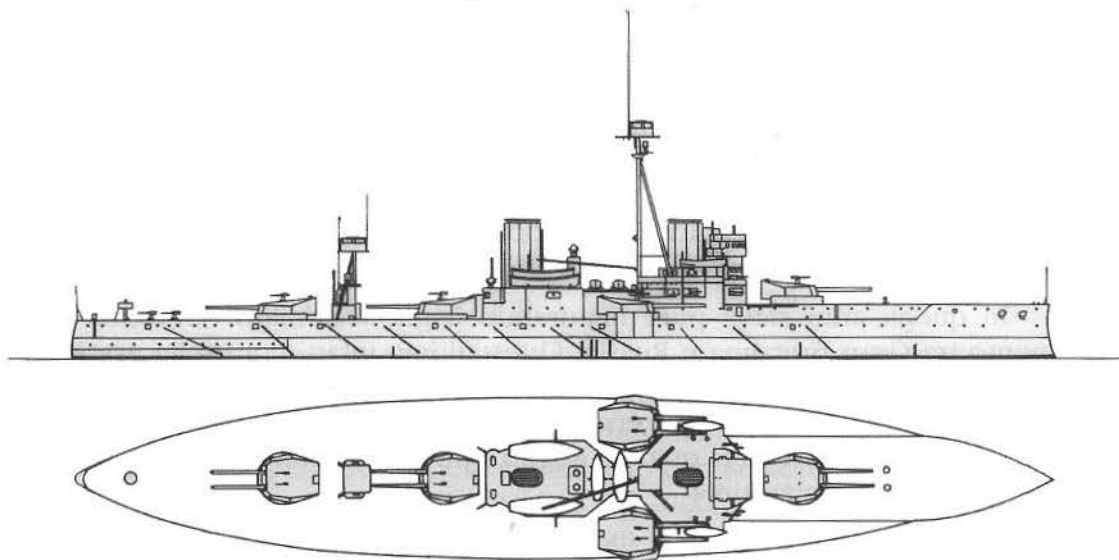
---

85. Salvadori M. L.: *Storia dell’età contemporanea*, cit., p. 482.

86. P.R.O., fondo ADM 116, cartella 942: *Naval policy, strategy, tactics 1903-1908*.

# DREADNOUGHT

*Nave da battaglia della Marina britannica*



*Scala 1:1250*

## CARATTERISTICHE

*Dislocamento normale:* 18.100 tonnellate

### *Dimensioni:*

lunghezza f.t. 160,6 m.  
lunghezza fra p.p. 149,3 m.  
larghezza 25 m.  
immersione 8 m.

### *Apparato motore:*

2 gruppi di turbine Parsons;  
18 caldaie Babcock-wilcox;  
4 assi  
potenza 23.000 HP

*Velocità:* 21 nodi

### *Armamento:*

X-305/45, XXVI-76/50,  
5 tls. da 457 mm.

### *Protezione:*

verticale max. 280 mm.  
orizzontale max. 76 mm.  
armamento max. 280 mm.  
torrione mm. 280

*Varo:* 3 febbraio 1906

*Servizio:* 3 dicembre 1906

*Radiazione:* 31 marzo 1920

## DATI STORICI

La **Dreadnought** fu la prima corazzata ad avere tutto l'armamento principale di un unico calibro. La soluzione adottata per la **Dreadnought** permetteva di disporre di ben 10 bocche da fuoco da 305 mm. a lunga gittata, che potevano essere usate ad una tale distanza dall'avversario, da non consentirgli di rispondere anche con le armi di medio calibro; generalmente, nelle corazzate dell'epoca, l'armamento principale consisteva in soli 4 cannoni da 305 millimetri. L'entrata in servizio della **Dreadnought** costituì un punto di svolta nella costruzione delle grandi navi di linea, tanto che da allora tutte le Marine principali posero in servizio unità simili, dette tipo "Dreadnought" per distinguerle dalle precedenti, le "pre-Dreadnought". Sulla nave erano montati anche numerosi cannoni da 76 mm., con funzione anti-silurante. La **Dreadnought** fu anche la prima corazzata con motore a turbina, che consentiva alla nave di raggiungere la velocità di 21 nodi, superiore a quella delle sue antagoniste. Tuttavia i rapidi progressi successivi resero presto obsoleta la **Dreadnought** relegandola, nel corso della prima guerra mondiale, a compiti secondari.

corazzato, anch'esso "monocalibro" (l'*Invincible*), che con la loro maggiore potenza e velocità resero improvvisamente obsolete tutte le precedenti grandi navi da guerra, comprese quelle che avevano fino ad allora garantito alla Royal Navy un rassicurante vantaggio di almeno 4 a 1 sulla Marina del Tirpitz. Naturalmente la Germania si mise subito a costruire unità dello stesso tipo, cogliendo al volo l'insperata opportunità di iniziare da zero una gara navale con la Gran Bretagna, fino a quel momento impensabile.<sup>87</sup>

L'opportunità di costruire un nuovo tipo di corazzata "monocalibro", cioè avente un uniforme e incrementato armamento principale e un ridotto armamento secondario, era stata discussa in Gran Bretagna fin dal 1881. Di un simile progetto si interessarono poi nel 1900 l'ammiraglio John Fisher, allora Comandante della "Mediterranean Fleet", e nel 1903 l'ingegnere navale italiano Vittorio Cuniberti, che pubblicò al proposito un articolo sul prestigioso almanacco navale britannico "Jane's Fighting Ships" di quell'anno.<sup>88</sup>

Quest'ultimo studio e le prime esperienze della guerra russo-giapponese rafforzarono le opinioni dello stesso ammiraglio Fisher che, divenuto Primo Lord del Mare nell'ottobre 1904, ordinò immediatamente ad un apposito comitato tecnico di realizzare due nuovi tipi di unità: appunto una veloce corazzata monocalibro e un ancor più rapido incrociatore corazzato, anch'esso monocalibro, che venne poi chiamato "incrociatore da battaglia".

Il suddetto comitato tecnico lavorò con la massima urgenza e nel gennaio 1905 presentò i relativi progetti, che prevedevano per la corazzata monocalibro dieci cannoni da 305 mm del nuovo modello a tiro rapido, installati in cinque torri binate, quattro delle quali potevano sparare da ambo i lati della nave. Ciò raddoppiava il peso di bordata delle esistenti corazzate: quelle, per intenderci, impegnate nella contemporanea guerra russo-giapponese e che disponevano di soli quattro cannoni di tale calibro massimo, disposti in una torre binata a prora e in una a poppa.

Altra novità fu l'introduzione su tale grande nave da battaglia di macchine a turbina, in sostituzione di quelle alternative, che impressero ad

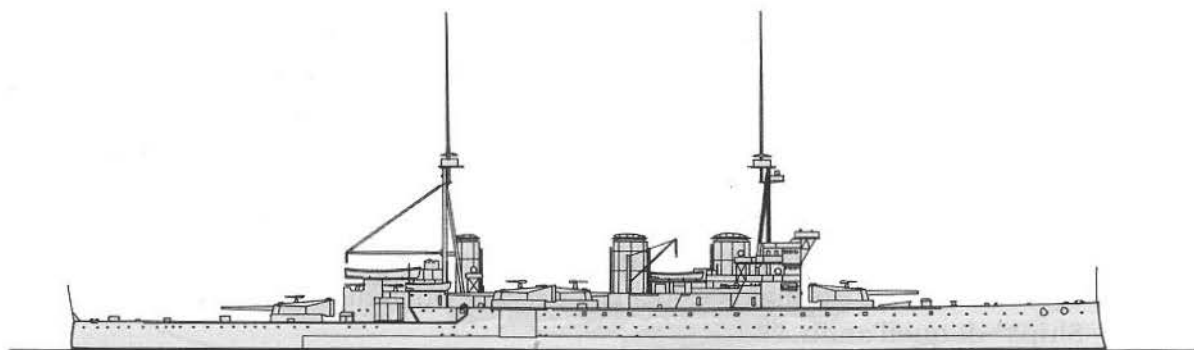
---

87. Santoni A.: *Da Lissa alle Falkland: storia e politica navale dell'età contemporanea*, Milano, Mursia, 1987, p. 64-67.

88. Hough R.: *"Dreadnought": a history of the modern battleship*, Londra, Michael Joseph 1965, p. 15.

# INVINCIBLE

## *Incrociatore da battaglia della Marina britannica*



Scala 1:1250

### CARATTERISTICHE

*Dislocamento normale:* 17.420 tonnellate

#### *Dimensioni:*

lunghezza f.t. 172,9 m.  
lunghezza fra p.p. 161,7 m.  
larghezza 23,9 m.  
immersione 7,9 m.

#### *Apparato motore:*

4 gruppi di turbine Parsons;  
31 caldaie Yarrow; 4 assi  
potenza 41.000 HP

*Velocità:* 25 nodi

#### *Armamento:*

VIII-305/45, XVI-102/45,  
8 tls. da 457 mm.

#### *Protezione:*

verticale max. 152 mm.  
orizzontale max. 63 mm.  
armamento max. 177 mm.  
torrione 254 mm.

*Varo:* 13 aprile 1907

*Servizio:* 20 marzo 1908

*Perdita:* 31 maggio 1915

### DATI STORICI

Lo stesso comitato di progettisti che ideò la **Dreadnought** studiò anche un nuovo disegno di incrociatore corazzato, che risultò talmente innovativo rispetto alle realizzazioni precedenti, da venir presto classificato come "incrociatore da battaglia"; successivamente anche in tutte le altre Marine si giunse alla realizzazione di navi simili. L'**Invincible** faceva parte di una classe di tre unità, i cui punti di forza stavano nell'ottima manovrabilità e tenuta al mare, nella grande velocità e nell'armamento principale monocalibro, ma che avevano una protezione assolutamente insufficiente. L'**Invincible**, dopo aver partecipato alla distruzione della Squadra di von Spee nella battaglia delle isole Falkland, prese parte alla battaglia dello Jutland, innalzando le insegne dell'Ammiraglio Hood; la mattina del 31 maggio 1915, nello scontro con gli incrociatori da battaglia tedeschi, fu colpito nei pressi di una torre laterale e si spezzò in due tronconi affondando rapidamente.

essa una velocità massima di 21 nodi, superiore cioè di tre miglia orarie a quella dell'allora più rapida corazzata esistente. Questa nuova unità da 18.100 tonnellate, battezzata *Dreadnought*, fu inoltre costruita in soli 14 mesi, considerando che essa, impostata nell'ottobre 1905, entrò in servizio nel dicembre 1906.<sup>89</sup>

Nel 1907 furono altresì varati in Gran Bretagna i primi tre cosiddetti "incrociatori da battaglia" della classe "Invincible", che da parte loro rappresentavano un netto potenziamento dei precedenti incrociatori corazzati, da allora in poi mai più costruiti. Gli incrociatori da battaglia, rispetto alle corazzate del tipo "Dreadnought", finirono per avere dimensioni e tonnellaggi addirittura superiori, un paio di cannoni in meno ma dello stesso calibro e soprattutto macchine più potenti, capaci di imprimere una velocità di 25-26 nodi. Naturalmente il maggior peso destinato a siffatti apparati motore doveva essere compensato in un modo o nell'altro e fu pagato, soprattutto sulle unità inglesi, con una sensibile riduzione dello spessore della corazzatura.

Questa scelta costruttiva britannica, fortemente voluta dall'ammiraglio Fisher – fanatico sostenitore della velocità sul mare a danno della protezione – fu un gravissimo errore, che venne ciononostante perpetuato su tutti i successivi incrociatori da battaglia della Royal Navy e che fu evidenziato soprattutto dalle sanguinosissime perdite britanniche nella battaglia dello Jutland.

Altra grave responsabilità di Fisher (che un'inaccurata storiografia ha poi ingiustamente considerato un grande ammiraglio) fu quella di impiegare i fragili incrociatori da battaglia come fossero delle vere corazzate, ritenendoli perfino globalmente superiori alle "dreadnoughts" ed esponendoli così al fuoco dei massimi calibri, che la loro debole protezione non poteva sopportare.<sup>90</sup>

Ma soprattutto completamente inopportuna per la politica navale inglese fu, come abbiamo detto, la stessa idea di Fisher di costruire sia le "dreadnoughts" sia gli "incrociatori da battaglia". Questi nuovi tipi di unità infatti resero improvvisamente superate e inutilizzabili le precedenti grandi navi, sulle quali riposava invece l'enorme vantaggio della Royal Navy nei confronti di tutte le Marine e, in particolar modo, della Marina tedesca.

---

89. Breyer S.: *Battleships and battle cruisers, 1905-1970*, New York, Doubleday, 1973, p. 110 e 113-115.

90. Sumida J. T.: *In defence of naval supremacy: finance, technology and British naval policy, 1889-1914*, Boston, Unwin Hyman, 1989, p. 100 e 158-160.



Come abbiamo detto, la Germania colse al volo l'opportunità di imbastire da zero un'insperata competizione marittima con il Regno Unito, cominciando anch'essa a costruire dal 1907 "dreadnoughts" e poi incrociatori da battaglia e rendendo quindi credibile, perfino nei confronti degli inglesi, la famosa "teoria del rischio" del Tirpitz.

Fu questo il vero inizio della gara navale anglo-tedesca, che deve essere fatta risalire quindi ad una precisa responsabilità britannica e che, per ironia della sorte, finì per causare molte notti insonni al suo imprevedente istigatore. È sintomatico infatti che sempre più cospicui settori della stampa e dell'opinione pubblica inglese mostrassero, a partire dal 1908, una crescente preoccupazione nei confronti della sfida navale teutonica, cosa di cui fino ad allora nessun uomo della strada si era mai accorto.

La più evidente conseguenza pratica di tale avventatezza di Fisher fu l'abbandono nel marzo 1912 della teoria del "two powers standard", che negli ultimi ventitré anni era stata alla base della supremazia marittima del Regno Unito e che ora era divenuta insostenibile. Un secondo risultato indicativo fu la contemporanea e affannosa ricerca britannica di un accordo navale con la Germania, che fino a quel momento Londra non aveva mai preso in seria considerazione.

Per la prima volta quindi si vide l'orgogliosa Royal Navy chiedere e perorare, anziché imporre e decidere. Ma tutto fu vano, cosicché quella netta superiorità di 4 a 1 in corazzate e in incrociatori corazzati, vantata dagli inglesi sui tedeschi nel 1904, prima cioè che Fisher entrasse all'Ammiraglia to, crollò nel 1914 al modesto rapporto di 1,4 a 1. Infatti all'inizio della prima guerra mondiale la Royal Navy e la Kaiserliche Marine allineavano rispettivamente 20 e 15 dreadnoughts e 9 e 6 incrociatori da battaglia.

Né vale la supposizione che tali nuovi tipi di unità sarebbero stati comunque varati in quegli anni proprio dai tedeschi. Infatti il Servizio segreto inglese avrebbe dovuto sapere che la Kaiserliche Marine, pur avendo studiato tra il 1904 e il 1905 un simile tipo di corazzata, aveva poi rinunciato alla sua costruzione proprio per non provocare oltre misura il Regno Unito, tanto che le sue prime navi monocalibro, le quattro "Nassau", vennero impostate soltanto nel 1907 e come esclusiva risposta alla *Dreadnought* stessa.<sup>91</sup>

Da parte loro né il Giappone, né la Francia, comunque alleati di Londra, avevano alcuna velleità a tale riguardo, mentre gli Stati Uniti, pur potendo in teoria minacciare la Gran Bretagna battendola sul tempo

---

91. Breyer S.: *Battleships and battle cruisers, 1905-1906*, cit., p. 263.

con la costruzione di un'unità monocalibro cui gli inglesi avessero eventualmente rinunciato, dovevano guardarsi proprio dal Giappone e suddividere quindi la loro flotta sui due oceani.

Pertanto, considerati i fatti, è innegabile che Fisher abbia concesso un enorme e gratuito vantaggio alla Germania che, lanciata all'inseguimento della non più irraggiungibile Marina inglese, attuò tra il 1909 e il 1914 anche il necessario ampliamento del canale di Kiel. Questa via d'acqua che collega il Mar Baltico con il Mare del Nord e che era stata inaugurata nel 1895, fu in effetti pronta al transito delle grandi dreadnoughts proprio pochi giorni prima della guerra e il suo allargamento mandò a vuoto un'altra avventata profezia del solito Fisher, sicuro che i tedeschi non avrebbero affrontato tale dispendiosa impresa.<sup>92</sup>

Come se ciò non bastasse, tutte le dreadnoughts e gli incrociatori da battaglia costruiti dai tedeschi, rispettivamente a partire dal 1907 e dal 1908, risultarono qualitativamente superiori alle contrapposte unità inglesi di pari categoria, vantando soprattutto una corazzatura di maggiore spessore ed una protezione subacquea più sviluppata. Ciò fu reso possibile dal risparmio di quei pesi che sulle navi britanniche erano devoluti a vantaggio delle sistemazioni per le lunghissime navigazioni e di grossi apparati motori, senza tra l'altro che questi ultimi garantissero in combattimento quella superiore velocità così cara a Fisher.<sup>93</sup>

In questo – e in verità non soltanto in questo – l'ammiraglio Tirpitz, creatore della moderna Marina germanica, dimostrò di avere le idee più chiare del suo avversario, ripetendo spesso che una nave da guerra doveva innanzi tutto rispondere a tre esigenze, e cioè a quelle di “galleggiare, galleggiare e galleggiare”. Le operazioni belliche gli dettero ragione.

Sulla carta sembrava invece che il potere offensivo fosse a netto vantaggio delle dreadnoughts e degli incrociatori da battaglia britannici, che imbarcavano, rispetto ai tipi tedeschi, un equivalente numero di cannoni, ma di calibro costantemente maggiore (305 mm contro 280 mm e 343 o 381 mm contro 305 mm). Le grandi navi germaniche però ov-

---

92. Friedman N.: *Battleship. Design and development, 1905-1945*, Londra, Conway Maritime Press, 1978, p. 39.

93. Si rinnovò in questo caso, seppure per differenti motivi, l'inferiorità qualitativa dimostrata dai vascelli inglesi nei confronti di quelli francesi del XVIII secolo, con l'aggravante che, come vedremo tra poco, la Royal Navy non riuscì a vantare nella prima guerra mondiale nemmeno quella superiorità nel tiro, che le era valsa una netta egemonia durante il periodo velico.

viarono a questa presunta inferiorità offensiva, esibendo in combattimento una maggiore celerità di tiro, un munizionamento superiore e apparati ottici (soprattutto telemetri stereoscopici) molto più efficaci. In tal modo la Kaiserliche Marine finì per eccellere proprio nel settore artiglieresco, che aveva determinato il predominio della Royal Navy nel periodo della vela.

A conclusione e a riprova di quanto detto, appare indicativo un dimenticato rapporto del 14 luglio 1914, redatto cioè alla vigilia della guerra, nel quale alcuni responsabili dell'Ammiragliato inglese, evidentemente in disaccordo con le teorie di Fisher, dimostrarono una lucida consapevolezza dell'inferiorità delle proprie grandi navi rispetto a quelle tedesche.<sup>95</sup>

## 8 Aspetti navali della guerra italo-turca

Delusa nelle sue mire su Tunisi nel 1881 e bloccata in Abissinia nel 1896 dalla sconfitta di Adua e in Cina nel 1899 dalla mancata acquisizione della baia di San Mun, la politica coloniale dell'Italia si era espressa fino a quel momento solo in Eritrea e in Somalia, mentre all'interno del Paese crescevano le pressioni di gruppi imprenditoriali e finanziari affinché non sfuggisse a Roma anche il controllo dell'unico lembo di terra nordafricana che rimaneva allora libero da occupazione straniera e che era costituito dalle due province turche della Tripolitania e della Cirenaica, poi accomunate sotto il nome di Libia.

Il lavoro diplomatico di Roma, mirante al suddetto scopo, interessò tutto il primo decennio del Novecento e alla fine risultò redditizio, anche se costò al Regno d'Italia l'accusa austro-tedesca di infedeltà triplicista, condita da ironici commenti sui nostri "giri di valzer".<sup>95</sup>

In effetti l'Italia giolittiana si procurò il consenso internazionale ad occupare la Libia, manovrando diplomaticamente presso le Potenze teoricamente avversarie della Triplice Alleanza, di cui essa faceva parte. Più in particolare, prima di agire contro la Turchia, che deteneva la sovranità sulla Libia, Roma si accordò con Parigi, Londra e Pietroburgo, rispettivamente attraverso gli accordi mediterranei del 1902, l'atteggiamento assunto

---

94. P.R.O., fondo ADM 116, cartella 3091: *British and German dreadnoughts: relative gunpower 14 July 1914*.

95. La frase era del Cancelliere tedesco von Bulow e intendeva raffigurare i primi passi (di danza) che l'Italia stava muovendo in armonia con quelli della Francia, nostra antica rivale.

durante la conferenza di Algesiras del 1906 e le intese di Racconigi del 1909, tutti argomenti da noi già trattati nel precedente paragrafo.

Per ironia della sorte invece furono proprio gli alleati italiani della Triplice a contestare la nostra spedizione in Tripolitania e in Cirenaica. E questo non tanto per una rivalsa nei confronti dell'oscillante politica estera di Roma, ma perché l'Austria-Ungheria temeva che un conflitto tra Italia e Turchia avrebbe indebolito ulteriormente quest'ultimo Paese e avrebbe comportato indesiderabili conseguenze nei territori balcanici ancora controllati da Costantinopoli, mentre la Germania, una volta svanito il sogno marocchino, puntava proprio ad un'espansione sulla Libia. Insomma aveva ragione Giolitti quando sosteneva che, "se in Libia non fossimo andati noi, ci sarebbe andata qualche altra Potenza".<sup>96</sup>

Altre difficoltà per l'Italia vennero dal fronte interno ed esattamente dall'ala sinistra del partito socialista, con Mussolini e Nenni in primo piano, tanto che il futuro artefice del fascismo fu perfino arrestato e detenuto per avere organizzato in Romagna violente agitazioni di piazza contro una guerra definita d'aggressione.

Noncurante degli ostacoli, il Governo italiano consegnò il 25 settembre 1911 a quello turco una nota con la quale, a tutela dei nostri cittadini e dei nostri interessi in Tripolitania e in Cirenaica, chiedeva la sospensione dell'invio sul luogo di truppe e di materiali bellici. Costantinopoli però respinse questo "ultimatum", considerato come una violazione della propria sovranità su quelle lontane province, ed inviò anzi a Tripoli il piroscafo *Derna* carico di armi, ciò che fu ritenuto sufficiente dall'Italia per dichiarare guerra al Sultano il 29 settembre.

Purtroppo, già prima dell'apertura delle ostilità, Roma compì l'errore di credere che le popolazioni arabe della Tripolitania e della Cirenaica non attendessero altro che passare dal dominio turco a quello italiano e che quindi esse fossero disponibili a collaborare con le nostre truppe. Accadde invece esattamente il contrario, poiché le successive dure prove sopportate dai soldati italiani furono imputabili molto più alla resistenza e alla guerriglia dei nativi arabi, che non all'azione delle ridotte truppe regolari turche.

Anche sul piano dell'organizzazione militare le cose non andarono come previsto, tanto che si verificò un ritardo di dodici giorni tra la dichiarazione di guerra e l'arrivo nelle acque libiche del contingente

---

96. Giolitti G.: *Memorie della mia vita*, Milano, Nuova editrice, 1967, p. 217.

dell'Esercito. Di conseguenza, dopo il bombardamento navale di Tripoli del 3 e 4 ottobre, fu necessario sbarcare il giorno seguente, sulle spiagge della capitale, 1.732 nostri marinai, che vennero raggiunti sul posto dai soldati del vero e proprio Corpo di spedizione soltanto tra l'11 e il 14 del mese. Mancò in conclusione un adeguato coordinamento tra le forze navali e quelle terrestri o, più in generale, tra la Regia Marina e il Regio Esercito.<sup>97</sup>

In compenso si dimostrò pienamente all'altezza della situazione il recente Arsenal di Taranto, impiegato in guerra per la prima volta dopo la sua inaugurazione nel 1889 e i successivi lavori di completamento, terminati all'inizio del secolo. Questa nuova base per la flotta nel Sud del Paese permetteva finalmente di esercitare con maggiore continuità una nostra presenza navale anche nel Mediterraneo centro-orientale che, soprattutto dopo l'apertura del canale di Suez, era divenuta indispensabile e che non poteva essere garantita dal troppo periferico Arsenal di La Spezia inaugurato nel 1869.<sup>98</sup>

Nonostante la resistenza turco-araba continuasse poco più oltre la linea del litorale, il Governo italiano dichiarò il 5 novembre la propria sovranità sull'intera Libia. Questo provvedimento rispondeva soprattutto allo scopo di attenuare le crescenti lamentele delle Cancellerie europee, preoccupate dall'imprevisto ritardo della nostra vittoria, che, se fosse stata rapida, avrebbe messo fine a quella crisi senza troppi traumi internazionali. Le operazioni militari invece si trascinarono per oltre un anno, senza portare all'auspicata conclusione sul campo, e furono poi soppiantate – come vedremo – dall'azione della diplomazia e dallo scoppio della prima guerra balcanica nell'ottobre 1912.

Incapace di risolvere rapidamente il conflitto sul teatro bellico principale, il Comando militare italiano pensò ad una serie di operazioni navali periferiche. Pertanto il 24 febbraio 1912 due nostri incrociatori attaccarono il porto di Beirut, dove affondarono una torpediniera e una cannoniera turca. Quindi il 18 aprile la flotta italiana bombardò i forti esterni dei Dardanelli, provocando però una spiacevole ritorsione dei

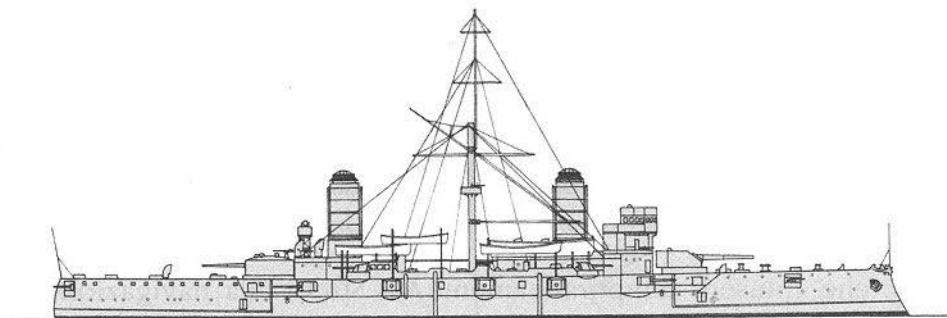
---

97. Roncagli G.: *La guerra italo-turca*, Roma, Ufficio Storico della Marina militare, vol. I, 1918, p. 60.

98. Gabriele M.: *Gli arsenali militari nella politica dello Stato nazionale*, in "Atti del Convegno di Studi sull'Arsenale Militare Marittimo di Taranto tra politica, strategia di difesa e sviluppo industriale", Taranto 13-14 ottobre 1989, pubblicati a cura della Sezione Documentazione dell'Arsenale di Taranto nel 1992, p. 99-109.

## GIUSEPPE GARIBALDI

*Incrociatore corazzato della Regia Marina italiana*



*Scala 1:1000*

### CARATTERISTICHE

*Dislocamento normale:* 7.350 tonnellate

#### *Dimensioni:*

lunghezza f.t. 111,8 m.  
lunghezza fra p.p. 104,9 m.  
larghezza 18,2 m.  
immersione 6,9 m.

#### *Apparato motore:*

2 motrici verticali a triplice espansione;  
24 caldaie;  
2 assi  
potenza 14.000 HP

*Velocità:* 20 nodi

#### *Armamento:*

I-254/40, II-203/45, XIV-152/40, X-76/40,  
VI-47/40, 2 MG,  
4 tls. da 450 mm.

#### *Protezione:*

verticale max. 150 mm.  
orizzontale 38 mm.  
armamento max. 150 mm.  
torrione 150 mm.

*Varo:* 29 giugno 1899

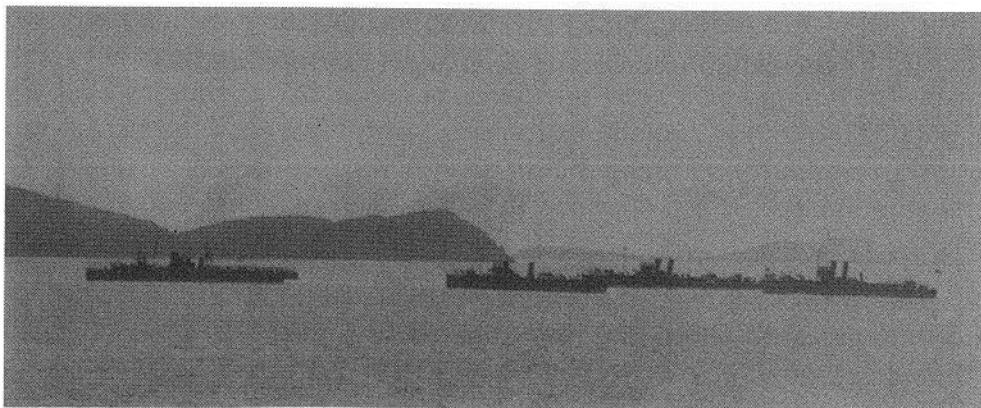
*Servizio:* 1 gennaio 1901

*Perdita:* 18 luglio 1915

### DATI STORICI

L'incrociatore corazzato **Giuseppe Garibaldi** rappresentò un'ottima realizzazione della caratteristica italiana a cavallo dei due secoli. L'equilibrio delle sue doti di protezione, armamento e prestazioni lo fecero apprezzare anche all'estero. Oltre alle tre unità entrate in servizio nella Regia Marina italiana (**Varese**, **Giuseppe Garibaldi** e **Francesco Ferruccio**), altre quattro furono vendute all'Argentina, una alla Spagna e due al Giappone. Il **Giuseppe Garibaldi** fu silurato in Adriatico il 18 luglio 1915 dal sommergibile austriaco **U4**, mentre era impegnato in operazioni di bombardamento contro la costa dalmata, affondando in pochi minuti.





*Le torpediniere che parteciparono all'azione sui Dardanelli 18/19 luglio 1912*

turchi, che chiusero temporaneamente gli Stretti alla navigazione internazionale, con conseguenti ulteriori lamentele europee rivolte soprattutto a Roma.

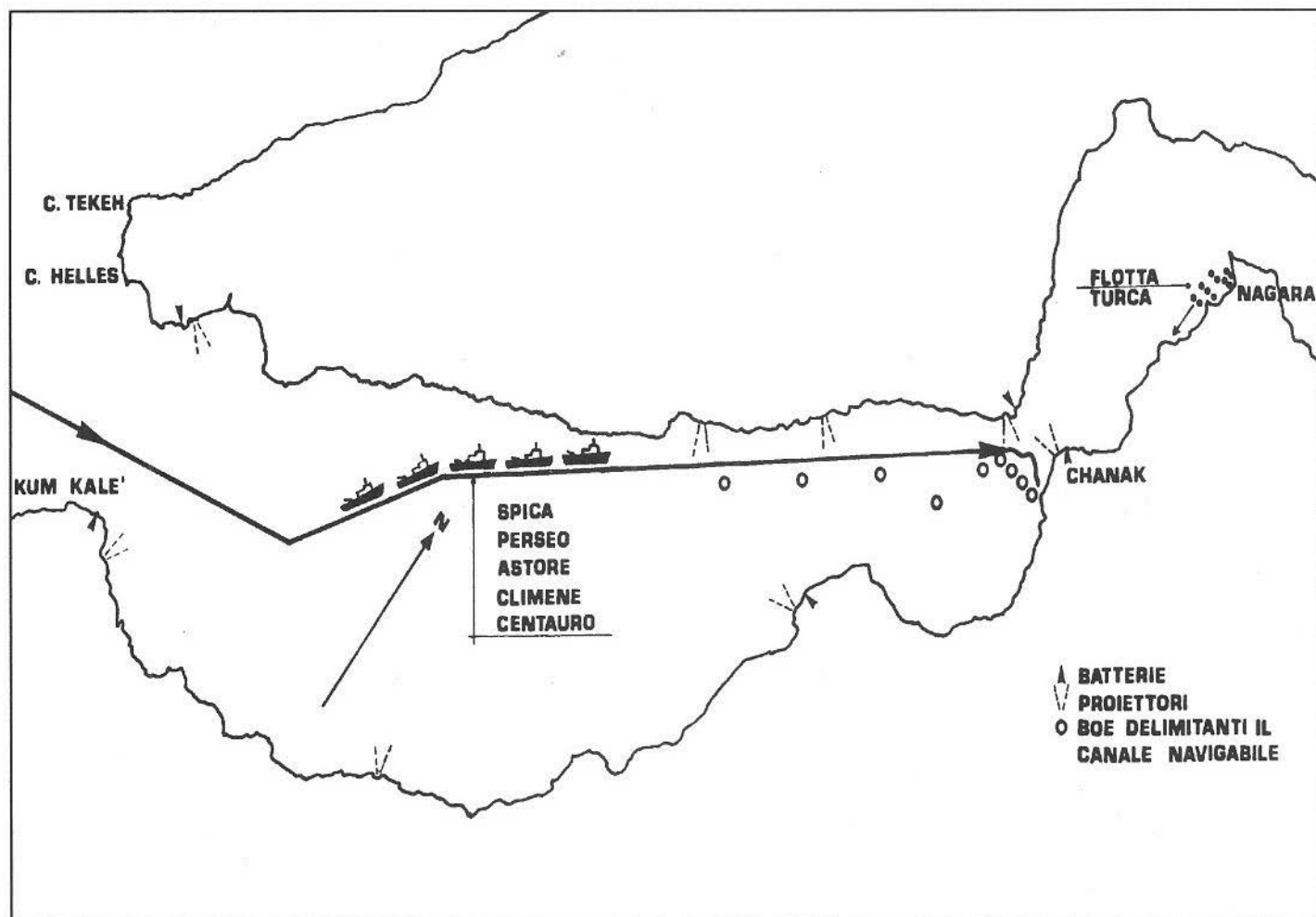
Importante operazione combinata fu poi quella che tra il 4 e il 17 maggio portò all'occupazione in Egeo dell'isola di Rodi e dell'arcipelago delle Sporadi meridionali, meglio noto in seguito come Dodecaneso. Tale avvenimento però preoccupò notevolmente la Gran Bretagna, che fino ad allora era stata nei nostri confronti la più comprensiva tra le Potenze europee.<sup>99</sup>

Infine nella notte tra il 18 e il 19 luglio 1912 si verificò il famoso tentativo di forzamento dei Dardanelli ad opera di cinque torpediniere italiane al comando del cap. vasc. Enrico Millo. Questa impresa si proponeva di silurare le navi turche ancorate nella baia di Nagara, obiettivo che non venne malauguratamente raggiunto a causa di un provvisorio incagliamento della torpediniera *Spica* di Millo e della reazione nemica.

La guerra fu portata dalla Marina italiana anche nel Mar Rosso, dove il 7 gennaio 1912 un incrociatore e due cacciatorpediniere affondarono otto cannoniere nemiche nei pressi di Kunfida, sulle coste della penisola araba. In quelle acque ebbe anche luogo il 26 luglio successivo un bombardamento della città costiera di Hodeida ad opera di due nostri incrociatori, ciò che rappresentò praticamente l'ultima azione navale di un certo rilievo del conflitto.

99. P.R.O., fondo ADM 116, cartelle da 1152 a 1155: *Turkish-Italian war*. Si ricorda che in questo conflitto l'Italia, per la prima volta nella storia, impiegò aeroplani in operazioni belliche.







*Ammiraglio Enrico Millo*

Il successivo cambiamento del Governo turco, con la nomina a Primo Ministro di Kiamil Pascia, aprì la strada verso le trattative di pace, sollecitate dalla diplomazia europea e poi dallo scoppio della prima guerra balcanica, nella quale l'indebolita Turchia venne attaccata dalla Grecia, dalla Serbia, dal Montenegro e dalla Bulgaria. I negoziati portarono al protocollo segreto di pace del 14 ottobre 1912, ufficializzato il giorno 18 a Losanna.<sup>100</sup>

Il testo di questo trattato e il contenuto dei tre documenti segreti ad esso allegati si prestarono però a difformi interpretazioni, le più significative delle quali riguardavano la sovranità sulla Cirenaica e sulla Tripolitania, che il Sultano

non considerava assolutamente transitata in mani italiane. Altra questione irrisolta fu la sorte del Dodecanneso, la cui restituzione alla Turchia era condizionata all'effettiva cessazione della resistenza araba in Tripolitania e Cirenaica, che sfuggiva del resto al controllo di Costantinopoli.<sup>101</sup>

Per fortuna, a favore dell'interpretazione italiana degli accordi di Losanna si schierarono le principali Potenze europee, ormai preoccupate dalle pressanti vicende che stavano sconvolgendo i Balcani proprio a seguito della guerra italo-turca e al conseguente indebolimento ottomano, come aveva previsto e temuto soprattutto Vienna.

Il contestato trattato di Losanna non comportò comunque la fine dei combattimenti in Libia, che presero l'aspetto di una fastidiosa guerriglia. La locale situazione militare divenne anzi talmente pericolosa e insicura che verso la fine del 1914 lo Stato Maggiore italiano decise di abbandonare il Fezzan e tutti i presidi dell'entroterra acquisiti dopo la pace,

100. Bandini F.: *Gli italiani in Africa: storia delle guerre coloniali*, Milano, Mondadori, 1980, p. 196.

101. Per l'analisi dettagliata di questo intrigo diplomatico cfr. Curato F.: *Storia politica universale*, vol. 8: *Le Americhe e il mondo africano*, cit., p. 426.

limitando il controllo sui soli centri costieri di Tripoli, Homs, Bengasi e Tobruk e su alcune oasi importanti.

Quindi, con l'intervento dell'Italia nella prima guerra mondiale scattò la clausola del Patto di Londra del 26 aprile 1915, che fu stipulato segretamente con Gran Bretagna e Francia e in base al quale il nostro possesso temporaneo e condizionato del Dodecanneso ci venne riconosciuto a titolo definitivo, rimanendo tale fino agli episodi successivi all'armistizio dell'8 settembre 1943.

D'altro canto, sempre durante il primo conflitto mondiale, il già limitatissimo controllo italiano della costiera libica venne ulteriormente ridotto a causa del diretto intervento di forze turco-germaniche, che riuscirono a stabilire uno scalo navale a Bardia e un centro radio a Misurata.

Soltanto tra le due guerre mondiali il generale Graziani compì la penetrazione all'interno del deserto, assicurando finalmente al Regno d'Italia l'effettiva sovranità su questa colonia. Tali operazioni militari e poliziesche furono però molto severe e, pur portando alla cosiddetta "riconquista" o "pacificazione" della Libia, determinarono rancori tuttora vivi in parte della popolazione indigena.



## CAPITOLO II

### LA PRIMA GUERRA MONDIALE SUL MARE

#### **1 Il primato informativo inglese e la “Stanza 40”**

Lo sviluppo della radiotelegrafia, verificatosi all'inizio del XX secolo, comportò anche la sofisticazione dell'antichissima arte dello spionaggio, e ciò non soltanto perché le informazioni ora potevano viaggiare velocemente sulle onde hertziane, ma perché la crittografia, cioè la scienza preposta all'interpretazione dei messaggi cifrati nemici, ebbe un campo molto più vasto su cui operare.

La Gran Bretagna fu la prima nazione ad impegnarsi seriamente nell'analisi delle radiocomunicazioni in codice dei potenziali avversari, esercitandosi in quest'attività già durante il conflitto con i boeri, quando per la prima volta la radio venne impiegata in operazioni militari terrestri. Ricordiamo, al proposito, che il primo uso della radiotelegrafia in operazioni belliche sul mare avvenne invece durante la guerra russo-giapponese del 1904-1905.

Tra i vari organi di “Intelligence” britannici, dipendenti dalle due Forze Armate e da vari Ministeri, il più attivo ed efficiente fu quello della Marina, cioè la “Naval Intelligence Division” (N.I.D.), istituita nel 1887 ampliando e coordinando i precedenti “Servizi”.<sup>1</sup>

Una sezione della N.I.D. fu incaricata del lavoro crittografico e nell'agosto 1914, appena iniziata la guerra europea, fu posta alle dipendenze di Alfred Ewing, un famoso esperto civile. Quindi nel novembre successivo questo ancor piccolo ufficio di decrittazione – inizialmente costituito da otto uomini – venne ubicato nella “Stanza 40” al primo piano dell'Ammiragliato e da allora assunse questa denominazione.

Il lavoro crittografico si basava innanzi tutto sull'intercettazione dei dispacci nemici in cifra che, come detto, dall'inizio del Novecento

---

1. Deacon R.: *A history of British Secret Service*, Londra, Granada publishing, 1984, p. 171-172.

venivano trasmessi per radio. Era necessario quindi possedere delle potenti stazioni di ascolto, sintonizzate sulle frequenze usate dall'avversario e in grado di captare i suoi radiomessaggi. La fase successiva, che era la più difficile, consisteva nel decrittare, cioè nell'interpretare i segnali intercettati, che naturalmente erano in codice e venivano anche sopracifrati sulla base di tavole d'uso periodico.<sup>2</sup>

È stato calcolato che circa 25.000 radiomessaggi tedeschi, prevalentemente di natura navale, siano stati captati durante la prima guerra mondiale dalla catena delle stazioni d'ascolto inglesi, che la maggior parte di essi sia stata interpretata tempestivamente, ma che una minima percentuale delle decrittazioni utili sia stata sfruttata operativamente. Questa modesta utilizzazione del lavoro della Stanza 40 va attribuita alla mancanza di un ufficio intermedio tra questo organo d'Intelligence e gli enti operativi centrali, che avrebbe dovuto avere il compito di "filtrare" e coordinare le informazioni ottenute e di diramare le conseguenti disposizioni.

Oltre a ciò l'importanza della Stanza 40 era apprezzata da pochissimi personaggi, tra cui era annoverato fortunatamente il Primo Lord dell'Ammiragliato (cioè il Ministro della Marina) Winston Churchill. La maggior parte degli alti ufficiali inglesi, invece, espresse più volte scetticismo o addirittura gelosia nei confronti di questo ufficio crittografico, che osava sconvolgere con la sua modernità la stagnante tradizione della Royal Navy. Purtroppo tra questi ultimi c'era lo stesso Primo Lord del Mare, il deleterio ammiraglio Fisher, che sarcasticamente e per nulla realisticamente considerò la Stanza 40 "un'organizzazione buona a ritagliare e ad incollare brani di giornali stranieri".<sup>3</sup>

Nonostante i suddetti fattori sfavorevoli, che limitarono in guerra l'utilizzazione operativa delle informazioni raccolte, la Stanza 40 fu uno straordinario ufficio crittografico, di gran lunga più avanzato e produttivo di qualsiasi simile organismo straniero. Esso poté giovare di quattro fattori favorevoli: l'alta professionalità dei suoi sempre più numerosi membri, l'efficiente catena delle stazioni di ascolto radiofonico, l'uso spesso

---

2. Santoni A.: *Il primo Ultra Secret. L'influenza delle decrittazioni britanniche sulle operazioni navali della guerra 1914-1918*, Milano, Mursia, 1985, p. 47-55.

3. Bennett G.: *Naval battles of the first world war*, Londra, Pan books, 1983, p. 85. Si precisa che Churchill ricoprì la carica di Primo Lord dell'Ammiragliato dall'ottobre 1912 al maggio 1915 e che Fisher fu Primo Lord del Mare in due riprese: dall'ottobre 1904 al gennaio 1910 e dall'ottobre 1914 al maggio 1915.

indiscriminato e imprudente della radiotelegrafia da parte dei tedeschi e infine la cattura di tre codici navali germanici nei primi mesi di guerra.

Il primo di tali documenti segreti, lo HVB, venne comodamente asportato dagli austriaci dalla cassaforte del mercantile tedesco *Hobart* che, all'oscuro dell'apertura delle ostilità, fu sorpreso e catturato l'11 agosto 1914 nelle acque di Melbourne. Una copia fotografica di questo codice fu inviata alla fine di ottobre in Gran Bretagna, dove però esso era già stato autonomamente "penetrato" dai crittografi dell'Ammiragliato fin dai primi giorni di guerra.

Intanto il 26 agosto di quello stesso anno l'altro codice navale tedesco SKM, corredato dalle correnti tavole di sopracifratura, era caduto nelle mani dei russi, che lo avevano trovato sul relitto dell'incrociatore leggero *Magdeburg*, andato in secca presso le coste estoni e sabotato inadeguatamente dal suo equipaggio. Quindi, con un comportamento sorprendente da parte di una Nazione quale la Russia, sempre assai gelosa dei suoi segreti, tale materiale crittografico tedesco venne consegnato agli inglesi e raggiunse Londra il 10 ottobre 1914.

Infine il 30 novembre 1914 le reti di un peschereccio britannico recuperarono fortunatamente sui bassi fondali della costa olandese una copia del codice navale germanico VB, appartenente al cacciatorpediniere *S.119*, affondato in combattimento il 17 ottobre. Tuttavia neppure questo reperimento fu così determinante come si potrebbe credere, poiché anche il codice VB veniva regolarmente decrittato dalla N.I.D. inglese fin dal marzo 1914, cioè addirittura cinque mesi prima dell'intervento in guerra della Gran Bretagna.<sup>4</sup>

Sappiamo inoltre che dall'ottobre 1914 gli inglesi cominciarono ad interpretare anche il codice diplomatico germanico ABC e che essi catturarono in Persia nel marzo 1915 l'altro codice diplomatico 13040, utilissimo poi alla Stanza 40 per decrittare all'inizio del 1917 il famoso telegramma Zimmermann, causa primaria dell'intervento in guerra degli Stati Uniti, come vedremo nel sesto paragrafo.

Occorre a questo punto precisare che la cattura di codici in guerra è un evento abbastanza consueto e che il problema consiste poi nell'identificare le variabili "chiavi" cifranti, usate periodicamente dal nemico e nell'acquisire così informazioni non saltuarie ed episodiche, ma costanti

---

4. P.R.O., fondo ADM 137, cartella 4065: *Log of intercepted German signals in Verkehrsbuch (VB) code from various sources. March 1914 - January 1915.*



e naturalmente tempestive. Ebbene questo lavoro può essere compiuto con la dovuta rapidità, continuità ed affidabilità soltanto da un ufficio crittografico basato su metodi scientifici, caratteristiche che nella prima guerra mondiale erano appunto possedute soltanto dalla Stanza 40.<sup>5</sup>

Naturalmente la Royal Navy tenne celate per lunghissimo tempo le peculiari doti di tale sua fonte di informazione ed è interessante notare, a questo proposito, che l'allora Primo Lord dell'Ammiragliato Winston Churchill mantenne sempre, nei suoi numerosi scritti del dopoguerra, il più assoluto riserbo sull'origine e sui successi della Stanza 40. Quest'azione occultatrice poi consentì agli inglesi di replicare lo stesso tipo di successi informativi nel corso del secondo conflitto mondiale, come vedremo nei prossimi due capitoli.

A titolo di esempio ricordiamo che nella sua opera "The world crisis" Churchill dipinse in poche parole la Stanza 40 come un organismo nato accidentalmente dopo la nota cattura del codice navale avversario SKM ad opera dei russi e celò tutto il lavoro di analisi e di interpretazione svolto dall'ufficio crittografico della N.I.D. prima di detto avvenimento e durante l'intero conflitto, nonché la continuità e la portata dei suoi successi informativi. Quando poi questo abile statista non riuscì a nascondere l'evidente possesso di preventive informazioni operative da parte della Royal Navy, egli le dipinse come fatti occasionali e limitati, ovvero le attribuì all'assai meno segreta ed universalmente adottata radiogoniometria, capace cioè di localizzare la posizione di un'emittente radio, ma non certo di interpretarne il contenuto in codice.<sup>6</sup>

Fatte queste doverose premesse, il primo interrogativo che sorge spontaneo riguarda la cieca inconsapevolezza dei tedeschi, che non andarono mai al di là di vaghi sospetti circa il possesso nemico di qualche loro documento segreto. Pertanto, se si eccettua la tardiva sostituzione del codice HVB nel marzo 1916 e dell'SKM nel maggio 1917, in Germania non fu mai presa alcun'altra contromisura e ci si rifiutò di pensare, durante e dopo la guerra, che in Gran Bretagna operasse un centro di decrittazione capace di interpretare autonomamente e con continuità i radiocifrati della Kaiserliche Marine e del Ministero degli Esteri. La Stanza

---

5. Santoni A.: *The first Ultra Secret: the British cryptography in the naval operations of the first world war*, relazione presentata al Congresso internazionale di Storia Militare di Stoccarda, 18-25 agosto 1985 e pubblicata sulla "Revue Internationale d'histoire militaire", n. 63, anno 1985.

6. Churchill W.: *The world crisis*, vol. I, Londra, Thornton Butterworth, 1924, p. 462-463.



*Ammiraglio Scheer*

40 invece, sempre all'insaputa del nemico, riuscì anche a "penetrare" i nuovi codici navali di rimpiazzo tedeschi AFB e FFB, introdotti – come detto – nel 1916 e nel 1917.

Del resto occorre dire che, in un'epoca in cui non esistevano voli trans-continentali, non era davvero facile per i tedeschi far pervenire in guerra nuovi codici e nuove tavole di sopracifratura alle loro lontane basi coloniali, alle loro navi corsare sugli oceani e a tutte le sedi diplomatiche nei Paesi neutrali, molti dei quali inoltre non consentivano ai belligeranti di servirsi dei locali impianti radiotelegrafici per comunicare in codice con la madre patria.

La riprova dell'incrollabile fiducia germanica nella sicurezza globale dei propri codici ci è fornita dagli scritti postbellici dell'ammiraglio Scheer, Comandante della flotta da battaglia del Kaiser durante il conflitto. Anche egli infatti si dimostrò propenso ad attribuire alla sola radiogoniometria degli inglesi quei successi informativi che emersero comunque in misura assai ridotta nel dopoguerra.<sup>7</sup>

Alla base di siffatte certezze coltivate a Berlino c'era la presunzione dei tedeschi nel credersi allora i maestri della scienza crittografica, ciò che li induceva pericolosamente a misurare in questo campo le capacità altrui con le proprie. Il loro ufficio decrittazione "E. Dienst" di Neumunster invece, pur essendo molto stimato, non era assolutamente paragonabile alla Stanza 40 dell'Ammiragliato britannico e fu in grado soltanto di interpretare occasionalmente e senza continuità alcuni radiomessaggi nemici.

Ancora minore efficacia mostrarono in guerra gli organi crittografici delle altre Potenze, tra cui il "gabinetto nero" francese. Da parte sua il Servizio segreto italiano fu notevolmente sostenuto in tale materia pro-

7. Scheer R. K. F.: *La flotte allemande de haute mer pendant la guerre mondiale*, Parigi, Payot, 1928, p. 120.

prio dalla Stanza 40, che nella primavera del 1917 distaccò un suo ufficio a Taranto e poi a Roma, facendolo dirigere dal comandante Nigel de Grey, che aveva da poco decrittato a Londra l'importantissimo e accennato telegramma Zimmermann.

## 2 L'inizio del conflitto e le azioni di superficie sugli oceani

Il 28 giugno 1914 terroristi serbi assassinarono a Sarajevo l'arciduca Francesco Ferdinando, erede al trono asburgico, ed esattamente un mese dopo, il 28 luglio, l'Austria-Ungheria, non avendo ottenuto la richiesta soddisfazione, dichiarò guerra alla Serbia. Immediatamente fu messo in movimento il sistema delle alleanze europee: il 1° agosto la Germania mosse contro la Russia, che il 3 e 4 agosto fu affiancata da Francia e Gran Bretagna, mentre l'Italia rivendicò il proprio diritto alla neutralità, pur non denunciando la Triplice Alleanza.<sup>8</sup>

Sul mare la prima guerra mondiale fu soprattutto un confronto tra la Royal Navy e la Kaiserliche Marine, che si batterono sia nel Mare del Nord, sia sugli oceani, dove i tedeschi tenevano alcune unità da guerra e mercantili, subito convertite in navi corsare per l'attacco al traffico nemico.

In particolare le due principali flotte contrapposte disponevano all'inizio del conflitto delle seguenti navi da guerra:

TIPI DI NAVI DA GUERRA	GRAN BRETAGNA		GERMANIA	
	pronte	in costruz.	pronte	in costruz.
Dreadnoughts	20	15	15	5
Incrociatori da battaglia	9	1	6	2
Predreadnoughts conservate	40	–	28	–
Vecchi incrociatori corazzati	34	–	8	–
Incrociatori leggeri e scouts	81	20	40	7
Cacciatorped. e torpediniere	274	26	187	24
Sommergibili	68	20	27	12

8. Nei giorni successivi ci furono poi questi altri interventi militari: l'Austria contro la Russia lo stesso 4 agosto, la Serbia contro la Germania il giorno 6, il Montenegro contro l'Austria il 7, la Francia e la Gran Bretagna contro l'Austria rispettivamente il 10 e il 12, e il Giappone contro la Germania il 23.

L'attività delle unità germaniche presenti sugli oceani all'apertura delle ostilità e che furono adibite alla lotta al traffico nemico può essere suddivisa per settori operativi.

In Atlantico svolse un'intensa, ma breve crociera corsara il moderno incrociatore leggero *Karlsruhe* che, dopo essersi distinto nei Caraibi e lungo le coste del Brasile, affondando o catturando 17 mercantili nemici, venne distrutto da un'accidentale esplosione interna il 4 novembre 1914, nelle acque di Trinidad.<sup>9</sup>

Già il 26 agosto e il 14 settembre invece la vigilanza britannica aveva eliminato, sempre in Atlantico, due grandi navi mercantili nemiche, il *Kaiser Wilhelm der Grosse* e il *Cap Trafalgar*, che erano state armate all'inizio delle ostilità come incrociatori ausiliari, ma che non avevano fatto in tempo ad ottenere alcun risultato contro il traffico dell'Intesa. Altri due simili mercantili armati tedeschi, il *Prinz Eitel Friedrich* e il *Kronprinz Wilhelm*, riuscirono invece ad affondare complessivamente 25 piroscafi avversari prima di rifugiarsi nella base atlantica americana di Newport News, dove vennero internati rispettivamente nel marzo e nell'aprile 1915.

Nell'oceano Pacifico era stanziato il più potente raggruppamento navale germanico fuori delle acque nazionali, cioè la Squadra del viceammiraglio von Spee, che era di base a Tsingtao in Cina, ma che allo scoppio della guerra si trovava a Ponape nell'arcipelago delle Caroline. Questa formazione allineava i due incrociatori corazzati *Scharnhorst* (nave ammiraglia) e *Gneisenau* e gli incrociatori leggeri *Nürnberg* ed *Emden*, quest'ultimo però distaccato il 14 agosto e autorizzato a condurre un'autonoma crociera corsara nell'oceano Indiano.

L'*Emden*, al comando dell'abile e cavalleresco cap. freg. von Müller, eseguì una missione molto fruttifera, durante la quale eliminò 19 piroscafi nemici, bombardò il porto indiano di Madras nella notte del 22 settembre 1914 e colò a picco l'incrociatore leggero russo *Jemtchug* e una torpediniera francese dentro il porto di Penang in Malesia il 28 ottobre.<sup>10</sup>

Il successivo 9 novembre però l'*Emden* venne sorpreso dal più potente incrociatore leggero australiano *Sydney* alle isole Keeling, dove i

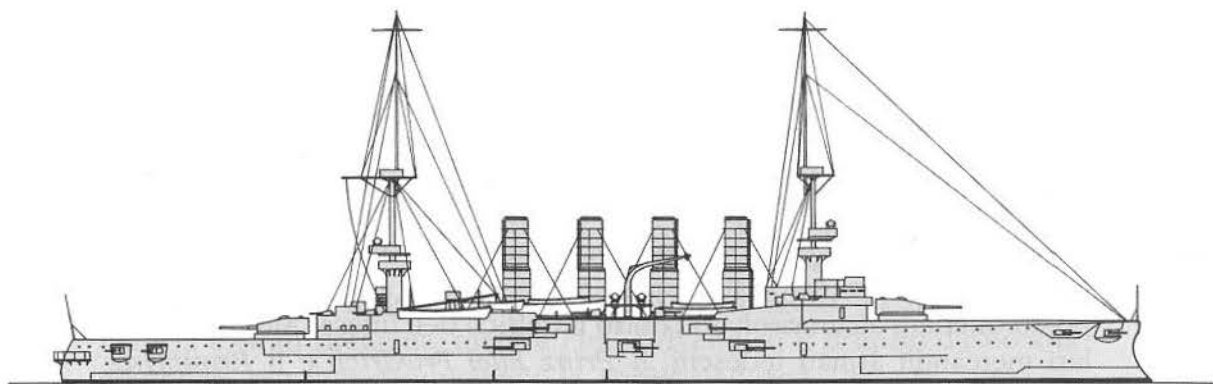
---

9. P.R.O., fondo ADM 137, cartella 1016: *S.M.S. "Karlsruhe"*. Gli inglesi si accorsero in ritardo della scomparsa di questo incrociatore tedesco.

10. Archivio della Marina germanica: *La guerra sul mare 1914-1918. La guerra degli incrociatori nelle acque straniere*, vol. II, Roma, edizione italiana a cura dell'Ufficio Storico della Marina militare, 1928, p. 1-79.

## SCHARNHORST

*Incrociatore corazzato della Marina Imperiale tedesca*



Scala 1:1000

### CARATTERISTICHE

*Dislocamento normale:* 12.985 tonnellate

#### *Dimensioni:*

lunghezza f.t. 144,6 m.  
larghezza 21,6 m.  
immersione 8,4 m.

#### *Apparato motore:*

motrici a triplice espansione;  
3 assi  
potenza 30.000 HP

*Velocità:* 23,5 nodi

#### *Armamento:*

VIII-210 mm., VI-150 mm.,  
XVIII-88 mm., 4 MG,  
4 tls da 450 mm.

#### *Protezione:*

verticale max. 150 mm.  
orizzontale max. 60 mm.  
armamento max. 170 mm.  
torrione 200 mm.

*Varo:* 22 marzo 1906

*Servizio:* 4 ottobre 1907

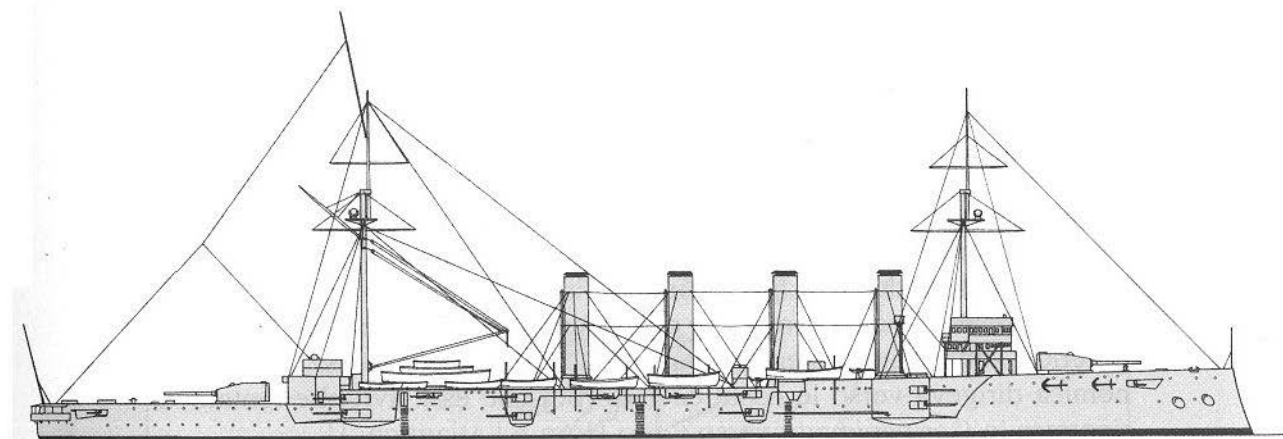
*Perdita:* 8 dicembre 1914

### DATI STORICI

*La Marina tedesca si sviluppò dal niente alla fine del secolo scorso, ma con tale rapidità da diventare, agli inizi del nostro secolo, la seconda potenza navale mondiale. Lo **Scharnhorst** e lo **Gneisenau**, le due navi gemelle che componevano l'ossatura della Squadra di Von Spee, costituirono un miglioramento rispetto alle unità delle classi precedenti. Nello scontro delle Falkland, l'8 dicembre 1914, posti a confronto con i più potenti e recenti incrociatori da battaglia, lo **Scharnhorst** e il **Gneisenau** non ebbero tuttavia scampo.*

## GOOD HOPE

*Incrociatore corazzato della Marina britannica*



*Scala 1:1000*

### CARATTERISTICHE

*Dislocamento normale:* 14.376 tonnellate

#### *Dimensioni:*

lunghezza f.t. 162,6 m.  
lunghezza fra p.p. 152,4 m.  
larghezza 21,7 m.  
immersione 7,9

#### *Apparato motore:*

4 motrici a triplice espansione;  
43 caldaie Belleville;  
2 assi  
potenza 30.000 HP

*Velocità:* 23 nodi

#### *Armamento:*

II-233 mm., XVI-152 mm.,  
XIV da 12 libbre, III da 3 libbre,  
2 tls. da 457 mm.

#### *Protezione:*

verticale max. 152 mm.  
orizzontale max. 63 mm.  
armamento max. 152 mm.  
torrione 305 mm.

*Varo:* 21 febbraio 1901

*Servizio:* 8 novembre 1902

*Perdita:* 1 novembre 1914

### DATI STORICI

Alla fine del secolo scorso gli incrociatori si differenziavano in due tipi distinti: gli incrociatori protetti, dotati solo di protezione orizzontale, e gli incrociatori corazzati, che avevano anche una cintura corazzata. Il continuo aumento del dislocamento dei primi li rese presto così simili ai secondi, che si dovette tornare a costruire navi di dimensioni più piccole e poco o nulla protette, gli incrociatori leggeri. Gli incrociatori corazzati, invece, con dislocamenti molto variabili a seconda dei compiti cui erano destinati, ma generalmente intorno alle 12.000 tonnellate, godettero di grande credito e fortuna. La Gran Bretagna ne costruì ben 34, tra cui il **Good Hope**, che faceva parte di una classe di quattro unità che furono tra le più veloci navi da guerra del loro tempo; il **Good Hope** fu affondato dalla Squadra di Von Spee a Coronel, il 1 novembre 1914, con la perdita di tutto l'equipaggio.

tedeschi stavano inutilizzando la locale stazione cablografica inglese, e fu distrutto al termine di un impari combattimento.

Le restanti tre navi da guerra di von Spee intanto avevano attraversato il Pacifico e, dopo aver infruttuosamente cannoneggiato il 22 settembre il porto di Papeete a Tahiti, si erano congiunte a metà ottobre con gli altri due incrociatori leggeri *Leipzig* e *Dresden*, provenienti rispettivamente dalla California e dall'Atlantico.

Nonostante il vantaggio di potersi celare nell'immensità dell'oceano, questa squadra tedesca, comprendente anche alcune navi appoggio, venne meticolosamente pedinata dalla Stanza 40, che il 5 e il 31 ottobre e il 3 e il 19 novembre decrittò alcuni messaggi scambiati tra l'ammiraglio von Spee e i due suddetti e sopraggiungenti incrociatori leggeri e tra Berlino e le rappresentanze diplomatiche della Germania a San Francisco e in Sud America. Londra quindi seppe innanzi tutto che tale pericolosa formazione nemica dirigeva verso le coste cilene e poi che essa avrebbe tentato di rientrare in Germania attraverso Capo Horn e l'Atlantico.<sup>11</sup>

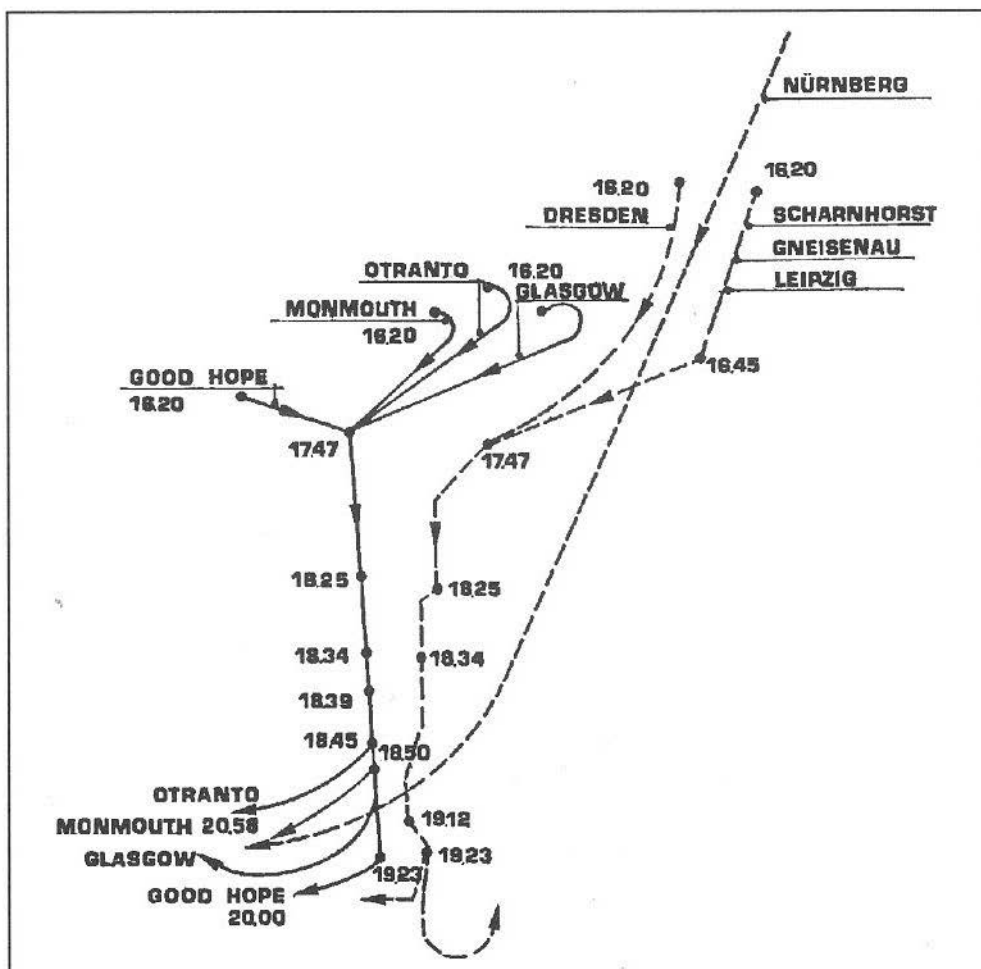
Tuttavia, malgrado queste preziose informazioni, l'Ammiragliato britannico non fu in grado di rinforzare convenientemente la propria Squadra navale più prossima a von Spee, cioè quella del contrammiraglio Cradock di base nelle isole Falkland, che quindi penetrò nel Pacifico e risalì le coste cilene con i soli due anziani incrociatori corazzati *Good Hope* (nave ammiraglia) e *Monmouth*, l'incrociatore leggero *Glasgow* e il mercantile armato *Otranto*. Cradock invece lasciò indietro la troppo lenta predreadnought *Canopus* e al tramonto del 1° novembre 1914 incontrò con le sue predette quattro unità la Squadra di von Spee, al largo del villaggio cileno di Coronel.

Anche von Spee schierava nell'occasione quattro navi, dato che l'incrociatore leggero *Nürnberg* era stato provvisoriamente distaccato per controllare la nazionalità di due lontani mercantili ed intervenne solo alla fine del combattimento. Del resto l'Ammiraglio tedesco non aveva bisogno di una superiorità numerica, poiché le sue unità erano singolarmente più potenti di quelle inglesi ed erano famose per la loro abilità nel tiro.<sup>12</sup>

11. P.R.O., fondo ADM 137, cartella 4065: *Log of intercepted German signals in Verkehrsbuch (VB) code from various sources. March 1914 - January 1915* e cartelle 4084 e 4085: *Movements of German and Austrian ships as reported to and logged by N.I.D., 5 August-30 November 1914*, decrittazioni del 5 e 31 ottobre e del 3 e 19 novembre 1914.

12. P.R.O., fondo ADM 137, cartella 1022: *Coronel action, November 1, 1914*.





*Battaglia di Coronel - 1 novembre 1914*

Oltre a ciò von Spee ebbe l'accortezza di schierarsi in modo tale da avere le navi nemiche ben stagliate contro il sole al tramonto, mentre le sue unità si confondevano sull'orizzonte orientale più buio ed anche oscurato dalla retrostante linea di costa. L'accennata perizia dei cannonieri dello *Scharnhorst* e del *Gneisenau* – ripetutamente vincitori nelle gare di tiro d'anteguerra – fece il resto, unitamente al mare molto agitato che penalizzò in maggior misura gli incrociatori corazzati di Cradock, a bordo dei quali molti cannoni erano installati in casematte quasi a pelo d'acqua.<sup>13</sup>

Dopo pochi minuti di fuoco il *Good Hope* si allontanò in fiamme dalla zona del combattimento, per inabissarsi verso le ore 20.00 con il contrammiraglio Cradock e tutto il suo equipaggio. Un'ora più tardi fece la stessa fine il *Monmouth* che, letteralmente smantellato dalle granate, venne finito dal sopraggiungente *Nürnberg*. Ruscirono invece a sfuggire al massacro, approfittando dell'oscurità, le altre due navi inglesi, cioè l'incrociatore leggero *Glasgow* e il mercantile armato *Otranto*, che nella battaglia avevano combinato ben poco.<sup>14</sup>

Oltre all'affondamento dei due incrociatori corazzati, gli inglesi lamentarono la morte di 1.654 marinai, mentre i tedeschi ebbero sorprendentemente solo due feriti a bordo e nessun danno materiale. L'episodio infine determinò una forzata contrazione dei commerci britannici lungo le coste sudamericane ed ebbe effetti psicologici e morali molto negativi per la Royal Navy, le cui ultime sconfitte tattiche risalivano ad un secolo prima, cioè alla guerra contro gli Stati Uniti del 1812-1815.

Intanto a Londra era tornato da appena due giorni alla poltrona di Primo Lord del Mare il settantatreenne ammiraglio Fisher, che era succeduto al Principe di Battemberg e che non perse l'occasione per eseguire le sue consuete "purghe", basate su antagonismi personali, e per liberarsi dei cervelli più dinamici sostituendoli con ossequiosi "yes-men".

Fisher detestava in particolar modo l'allora Capo di Stato Maggiore viceammiraglio Sturdee, che anni addietro aveva sostenuto un suo

---

13. Si ricorda che anche nel periodo velico la sistemazione dei cannoni a distanza ridotta dalla linea di galleggiamento aveva spesso costretto i vascelli che dirigevano sul nemico da sopravvento a non usare la batteria più bassa. I francesi furono allora i primi ad ovviare a questo inconveniente con i loro famosi "settantaquattro", che possedevano la batteria inferiore a maggiore altezza sulla linea di galleggiamento.

14. Irving J.: *La chasse aux croiseurs Allemands: Coronel et les Falklands*, Parigi, Payot, 1928, p. 115-124.

antico rivale, l'ammiraglio Beresdorf, e che venne quindi subito rimosso dal prestigioso incarico e sostituito dal mediocre ma servile viceammiraglio Oliver. Inoltre Fisher, non soddisfatto, volle umiliare Sturdee, declassandolo e inviandolo in mare al comando dei due incrociatori da battaglia *Invincible* e *Inflexible*, con l'ordine perentorio di rintracciare e di distruggere la sfuggente squadra di von Spee.<sup>15</sup>

Le due suddette grandi navi britanniche salparono l'11 novembre 1914, dopo che l'ambasciata di Sua Maestà a Montevideo aveva riferito a Londra un'indiscrezione che confermava la volontà di von Spee di penetrare in Atlantico, doppiando Capo Horn. Tuttavia la più rilevante informazione britannica del periodo fu quella del 19 novembre, ricavata dall'interpretazione di un messaggio inviato dal Console tedesco di Valparaíso al suo collega di San Francisco e che esplicitamente annunciava l'intenzione di von Spee di rientrare in patria attraverso l'Atlantico.<sup>16</sup>

L'Ammiragliato inglese sollecitò quindi Sturdee a congiungersi nel Sud Atlantico a tre incrociatori corazzati e a due incrociatori leggeri stazionanti a Montevideo e a raggiungere al più presto le isole Falkland. Nell'occasione un altro vecchio incrociatore britannico, il *Vindictive*, dotato di ricetrasmittenti d'alta potenza, fu situato presso l'isola di Ascensione, in mezzo all'oceano Atlantico, in funzione di ponte radio galleggiante tra Londra e la Squadra di Sturdee.

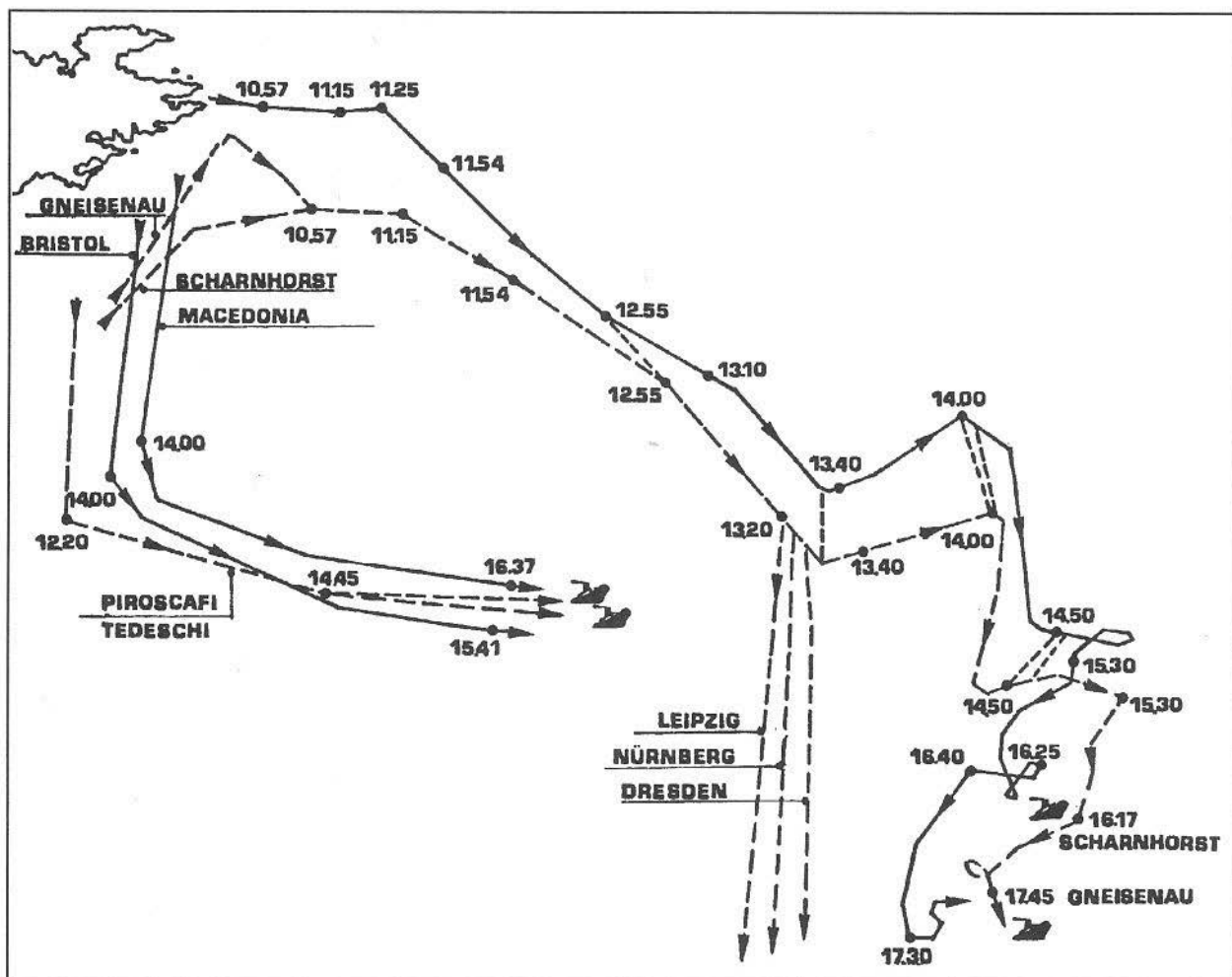
Per ironia della sorte anche von Spee, dopo aver doppiato Capo Horn il 2 dicembre, stava puntando allora sulle isole Falkland, che credeva prive di difesa e che quindi aveva deciso di attaccare. I suoi obiettivi erano la distruzione della locale stazione radio e la cattura del Governatore britannico, come ritorsione per la precedente cattura nemica del rappresentante germanico nelle isole Samoa. Von Spee aveva anche pensato di nominare sul posto un reggente tedesco e di chiedere con un proclama l'appoggio di volontari argentini.<sup>17</sup>

---

15. Bennett G.: *Naval battles of the first world war*, cit., p. 85 e 90. Si precisa che in Gran Bretagna la carica di Primo Lord del Mare sopravanzava quella di Capo di Stato Maggiore della Marina (istituita tardivamente nel 1912) e che soltanto nel maggio 1917 queste due cariche vennero unificate.

16. P.R.O., fondo ADM 137, cartella 4085, informazione n. 8150 del 10 novembre 1914 e cartella 4065, messaggio n. 228 del 19 novembre 1914.

17. Archivio della Marina germanica: *La guerra sul mare 1914-1918. La guerra degli incrociatori nelle acque straniere*, vol. I, Roma, edizione italiana a cura dell'Ufficio Storico della Marina militare, 1927, p. 225-228. Era di vecchia data la polemica anglo-argentina riguardante la sovranità su quelle isole.



La Squadra tedesca apparve davanti a Port Stanley, capitale delle Falkland, nella prima mattinata dell'8 dicembre 1914, cioè appena ventiquattr'ore dopo l'arrivo sul posto delle navi di Sturdee, che in quel momento stavano carbonando e che, avvistato il nemico, sospesero tale operazione ed uscirono via via in mare. I tedeschi invece impiegarono un certo tempo prima di identificare i tipi di unità avversarie presenti a Port Stanley e questo ritardo impedì ad essi sia di attaccare repentinamente le stesse navi britanniche, ancora bloccate in porto dalle operazioni di rifornimento, sia di sfuggire poi alla loro superiore velocità.

La battaglia navale delle isole Falkland dell'8 dicembre 1914 si risolse pertanto in un inseguimento da parte di otto navi da guerra inglesi alla squadra nemica (cinque unità da guerra e tre navi ausiliarie), che a sua volta si scisse in tre gruppi, frazionando di conseguenza lo scontro in tre combattimenti distinti.

Il principale duello vide contrapposti i due incrociatori corazzati di von Spee *Scharnhorst* e *Gneisenau* ai due molto più potenti e moderni incrociatori da battaglia di Sturdee *Invincible* e *Inflexible*, appoggiati in seguito anche dall'incrociatore corazzato *Carnarvon*. Il risultato non poteva quindi essere in dubbio ed anzi c'è solo da stupirsi che gli inglesi abbiano impiegato tre ore e venti minuti per affondare lo *Scharnhorst* e quasi cinque ore per far fare la stessa fine al *Gneisenau*, evidenziando in questa, come in altre occasioni successive, una condotta del tiro non del tutto soddisfacente.<sup>18</sup>

In particolare lo *Scharnhorst* affondò alle 16.17 con tutto l'equipaggio, compreso l'ammiraglio von Spee, mentre il *Gneisenau* scomparve alle 17.45 insieme a 680 uomini, essendo stati recuperati in mare dagli inglesi 187 suoi marinai.

Il secondo e contemporaneo combattimento nelle acque delle Falkland vide gli incrociatori leggeri tedeschi *Leipzig*, *Nürnberg* e *Dresden* inseguiti dai due incrociatori corazzati *Kent* e *Cornwall* e dall'incrociatore leggero *Glasgow*, già reduce dalla sconfitta di Coronel. Le prime due unità germaniche non ebbero scampo e colarono a picco all'imbrunire, mentre il *Dresden* riuscì a dileguarsi in un piovasco, a rientrare nel Pacifico e a rifugiarsi nelle insenature della costa cilena. Esso però, dopo una lunga ricerca, resa comunque meno ardua per gli inglesi dall'ausilio delle

---

18. P.R.O., fondo ADM 137, cartella 4052: *Grand Fleet gunnery and torpedo orders: Falkland action.*

solite informazioni crittografiche, fu rintracciato nell'isola di Juan Fernandez il 14 marzo 1915 e affondato dall'incrociatore corazzato *Kent*.<sup>19</sup>

Il terzo ed ultimo inseguimento di quell'8 dicembre 1914 a sud delle Falkland ebbe come protagonisti britannici l'incrociatore leggero *Bristol* e l'incrociatore ausiliario (mercantile armato) *Macedonia*, che braccarono le tre navi appoggio germaniche, catturandone due, mentre l'altra riuscì a fuggire in Argentina.

A Londra questa rivincita navale non destò alcun entusiasmo da parte dell'ammiraglio Fisher che, geloso del grande prestigio acquisito proprio dall'odiato Sturdee, fu pronto a sottolineare pubblicamente più la provvisoria fuga del piccolo *Dresden* che non la distruzione del resto della squadra tedesca. Quando poi l'astioso Primo Lord del Mare seppe che il Sovrano avrebbe invitato a corte Sturdee per porgergli i suoi complimenti, dette all'Ammiraglio l'ordine, poi non eseguito, di rientrare immediatamente nella base di Scapa Flow. Infine Fisher – elogiato solo da chi, ancora oggi, non ne conosce i demeriti – giunse a mutilare, allo scopo di renderlo meno appariscente, il rapporto dello stesso Sturdee sulla battaglia delle Falkland, prima di consentirne la pubblicazione sulla "London Gazette".<sup>20</sup>

\* \* \* \* \*

Oltre all'*Emden*, di cui abbiamo parlato, fu incaricato di condurre la guerra corsara nell'oceano Indiano un altro incrociatore leggero tedesco, il *Königsberg*, che all'inizio delle ostilità si trovava a Dar-es-Salaam nella colonia africana del Tanganika. Esso però riuscì ad eliminare soltanto un piroscifo nemico, oltre ad affondare il 20 settembre 1914 il piccolo incrociatore britannico *Pegasus*, che stava riparando le sue macchine in una rada dell'isola di Zanzibar.

Da allora il Comandante del *Königsberg*, cap. freg. Looff, consapevole della caccia alla quale il nemico sottoponeva la sua nave, preferì celarla all'interno del delta del fiume Rufigi in Tanganika, così da esercitare la classica funzione di minaccia potenziale sulle vie di comunicazione avversarie, senza correre molti rischi.

---

19. P.R.O., fondo ADM 137, cartelle 3962 e 3963: *Decrypted messages between Berlin and the German Embassy in Washington*, 1915, decrittazioni del 4, 8, 13, 19 e 25 gennaio e del 18 e 23 febbraio 1915.

20. Bennett G.: *Naval battles of the first world war*, cit., p. 112-113 e Bassett R.: *Battlecruisers. A history*, Londra, MacMillan, 1981, p. 74.

In effetti, per oltre un mese, gli inglesi persero le tracce di questo pericoloso incrociatore e rimasero costantemente in ansia per i loro commerci nell'oceano Indiano e per i trasporti di truppe dall'Australia. Quando poi il 30 ottobre essi, aiutati da alcune decrittazioni della Stanza 40, scoprono finalmente il nascondiglio del *Königsberg*, realizzarono anche tutta la difficoltà di avvicinarsi alla nave, ben difesa lungo l'estuario del Rufigi da batterie rivierasche, oltre che da bassifondi insuperabili da parte delle unità britanniche disponibili sul posto.<sup>21</sup>

Pertanto, dopo aver provato con scarsa fortuna di ostruire i principali bracci del delta del fiume e di bombardare il *Königsberg* con tre velivoli, gli inglesi inviarono sul posto direttamente dal Regno Unito due "monitors", cioè un tipo di unità costiera dotata di consistenti artiglierie (3 cannoni da 152 mm e 2 obici da 120 mm) e nello stesso tempo di un pescaggio ridotto. Si trattava del *Mersey* e del *Severn*, che in due occasioni – il 6 e l'11 luglio 1915 – penetrarono nel delta del Rufigi, superarono l'intenso fuoco delle postazioni terrestri e bersagliarono da buona posizione il *Königsberg*, assistiti da due aerei osservatori del tiro. L'incrociatore germanico, colpito ripetutamente soprattutto nel corso del secondo tentativo britannico, affondò nei bassi fondali del Rufigi l'11 luglio 1915.<sup>22</sup>

Constatato che il nemico aveva eliminato tutte le unità corsare tedesche presenti sugli oceani all'apertura delle ostilità, le autorità di Berlino fecero uscire direttamente dai porti della Germania alcune navi mercantili armate, aventi il medesimo compito di attaccare il traffico commerciale nemico.

Pertanto tra il 29 dicembre 1915 e il 4 marzo 1916 e tra il 23 novembre 1916 e il 22 marzo 1917 si svolsero le due missioni corsare del piroscafo armato *Möwe*, nel corso delle quali furono rispettivamente affondate o catturate 15 e 25 navi mercantili dell'Intesa. Quindi tra il 30 novembre 1916 e il 24 febbraio 1918 ebbe luogo la lunghissima crociera del piroscafo armato *Wolf*, dotato perfino di un idrovolante da ricognizione e che eliminò in totale 27 mercantili avversari.

I tedeschi impiegarono nella guerra corsara anche un veliero, il *Seeadler*, la cui scelta era dettata dalla necessità di ovviare alle crescenti difficoltà di autonomia, imposte alle loro unità a vapore dai sempre più

---

21. Wilson H. W.: *Les flottes de guerre au combat*, vol. II, Parigi, Payot, 1929, p. 96.

22. Santoni A.: *L'odissea dell'incrociatore "Königsberg"*, in "Rivista Marittima", Roma, aprile 1990.



ardui carbonamenti negli oceani. Questo tre alberi, salpato dalla Germania il 21 dicembre 1916 sotto bandiera svedese, superò perfino un'ispezione britannica e operò poi nell'Atlantico e nel Pacifico, facendo in tutto 16 vittime. La sua sorte venne però segnata il 2 agosto 1917 da un tifone, che lo gettò sugli scogli delle isole della Società.<sup>23</sup>

La narrazione, seppure sintetica, delle operazioni sugli oceani non potrebbe essere completa se non si accennasse anche alla sorte delle colonie tedesche. Il Togo fu conquistato dagli anglo-francesi il 26 agosto 1914, le isole germaniche del Pacifico caddero nelle mani di giapponesi, inglesi ed australiani entro il settembre successivo e la base di Tsingtao in Cina si arrese a forze anglo-nipponiche il 7 novembre di quel primo anno di guerra. Gli altri possedimenti tedeschi in terra africana resistettero più a lungo: infatti l'Africa del Sud Ovest cadde il 9 luglio 1915 e il Camerun il 18 febbraio 1916, mentre il Tanganika non venne mai completamente conquistato dal nemico in periodo bellico, grazie alla tenace guerriglia condotta dagli uomini del colonnello Lettow-Vorbeck.

### **3 Le operazioni nel Mare del Nord fino alla battaglia dello Jutland**

Il Mare del Nord fu lo scacchiere ove operarono le due più grandi flotte da battaglia della prima guerra mondiale. Quella inglese (la "Grand Fleet"), agli ordini dell'ammiraglio Jellicoe, era dislocata nell'estremità settentrionale, cioè a Scapa Flow nelle isole Orcadi, a nord della Scozia, in sintonia con la prescelta strategia del "blocco a distanza", a sua volta dettata da un eccessivo timore delle mine e dei siluri che aveva fatto allontanare il tradizionale "blocco ravvicinato" britannico delle basi nemiche. La cosiddetta "flotta d'alto mare" tedesca ("Hochseeflotte"), inizialmente agli ordini dell'ammiraglio von Ingenhol, aveva invece la sua base principale a Wilhelmshaven, nella baia della Jade, da dove poteva anche esercitare un certo controllo sul Mar Baltico attraverso l'ampliato canale di Kiel.

Altre basi minori da una parte e dall'altra non mutavano il quadro della situazione geo-strategica, che vedeva i tedeschi nell'impossibilità di uscire dal Mare del Nord con le grandi navi senza affrontare un combattimento presso le coste nemiche, ma in grado di bombardare i centri orientali inglesi – come accadde più di una volta – prima che la Grand Fleet sopraggiungesse dalla lontanissima Scapa Flow.<sup>24</sup>

---

23. Laurens A.: *Précis d'histoire de la guerre navale 1914-1918*, Parigi, Payot, 1929, p. 176-180.

24. Bravetta E.: *La grande guerra sul mare*, Milano, Mondadori, 1925, vol. I, p. 88-93.

Abbiamo già puntualizzato nel precedente paragrafo la consistenza delle due flotte e abbiamo a suo tempo anche sottolineato la generale superiorità delle unità tedesche, soprattutto in termini di protezione e di capacità di tiro. Esaminiamo ora le principali operazioni navali svoltesi nel Mare del Nord dall'inizio della guerra al 31 maggio 1916, data della grande battaglia dello Jutland che analizzeremo a parte.

Mentre avveniva l'incontrastato trasferimento in Francia delle prime cinque divisioni dell'Esercito britannico, ebbe luogo il 28 agosto 1914, presso l'isola tedesca di Helgoland, uno scontro navale, che coinvolse inizialmente alcuni incrociatori leggeri e cacciatorpediniere e che alla fine vide l'intervento di tre incrociatori da battaglia inglesi. La comparsa in scena di queste ultime grandi navi, che si trovarono a combattere solo contro unità sottili, fu decisiva e alla fine i tedeschi persero tre incrociatori leggeri e un cacciatorpediniere.

Tra i più rilevanti episodi successivi vanno segnalati nel settembre gli affondamenti di un incrociatore leggero e di tre vecchi incrociatori corazzati britannici ad opera di sommergibili e il 27 ottobre la perdita, su un campo minato presso le coste settentrionali dell'Irlanda, della moderna corazzata inglese *Audacious*. Questo avvenimento ebbe conseguenze fondamentali sulla strategia della Royal Navy, poiché indusse il Comandante della Grand Fleet, ammiraglio Jellicoe, a redigere il 30 ottobre un prudentissimo promemoria, che limitò grandemente l'attività navale britannica per tutto il resto del conflitto. In conclusione Jellicoe, sopravvalutando l'effettivo pericolo dei siluri e delle mine, dispose che la più grande flotta del mondo, cioè quella inglese, dovesse impegnarsi in battaglia con quella tedesca soltanto nella parte settentrionale del Mare del Nord, vale a dire più vicino possibile a Scapa Flow. Le spoglie di Nelson si saranno certamente rivoltate nella tomba.<sup>25</sup>

In quello stesso 30 ottobre, come abbiamo già accennato, rientrò al posto di Primo Lord del Mare il vecchio ammiraglio Fisher, che si affrettò ad approvare le suddette caute direttive del suo pupillo Jellicoe, smentendo così i suoi precedenti roboanti propositi di voler spazzare la Kaiserliche Marine da tutto il Mare del Nord.

A questo punto però non è tanto importante chiedersi come avrebbe fatto la Grand Fleet ad eliminare la Hochseeflotte standosene rintanata nelle proprie acque, ma piuttosto come abbiano finora potuto gli storici ac-

---

25. Bennett G.: *Naval battles of the first world war*, cit., p. 134-135.



*Viceammiraglio David Beatty*



*Ammiraglio John Jellicoe*

cettare per buona la leggenda d'origine inglese, secondo cui fu solo per colpa di una presunta prudenza germanica se nel Mare del Nord non avvennero altre grandi battaglie oltre a quelle del Dogger Bank e dello Jutland.

Il ritorno di Fisher al più alto gradino della scala gerarchica della Royal Navy fu subito oscurato anche da uno smacco operativo. Infatti all'alba del 3 novembre 1914 tre incrociatori da battaglia e un incrociatore corazzato germanici bombardarono impunemente la cittadina costiera di Yarmouth, 200 chilometri a nord est di Londra, moltiplicando l'imbarazzo dell'Ammiragliato, dove stava giungendo proprio allora la deprimente notizia della sconfitta di Coronel nel Pacifico di due giorni prima.<sup>26</sup>

Constatato il felice risultato, anche psicologico, del bombardamento di Yarmouth, i tedeschi insistettero su questo tipo di operazioni dalla grande produttività propagandistica, più che materiale. Il 16 dicembre successivo pertanto essi inviarono 4 incrociatori da battaglia e un incrociatore corazzato, seguiti a distanza dall'intera Hochseeflotte, a

26. Pollen A.: *The Navy in battle*, Londra, Chatto & Windus, 1919, p. 160.

cannoneggiare i tre centri di Hartlepool, Scarborough e Whitby, situati ancora più a nord lungo la costa orientale inglese e quindi a maggiore distanza dalle basi di partenza germaniche. Anche questa spettacolare incursione ebbe successo, senza che le unità tedesche fossero molestate, nonostante la Stanza 40 avesse decrittato fin dal 14 dicembre sei preziosi radiomessaggi nemici e conseguentemente fossero stati inviati in mare quattro incrociatori da battaglia e sei corazzate inglesi, che però, assai mal condotte, mancarono clamorosamente l'intercettazione.<sup>27</sup>

\* \* \* \* \*

Ad ulteriore dimostrazione che la cosiddetta "passività" della flotta tedesca è stata un'invenzione di una certa storiografia del dopoguerra, 3 incrociatori da battaglia, un incrociatore corazzato, 4 incrociatori leggeri e 19 cacciatorpediniere del contrammiraglio Hipper eseguirono il 24 gennaio 1915 una ricognizione offensiva nel Dogger Bank, al centro del Mare del Nord. Ne derivò la battaglia omonima, che poi sarebbe risultata una delle due sole occasioni di scontro tra grandi navi in questo teatro bellico.

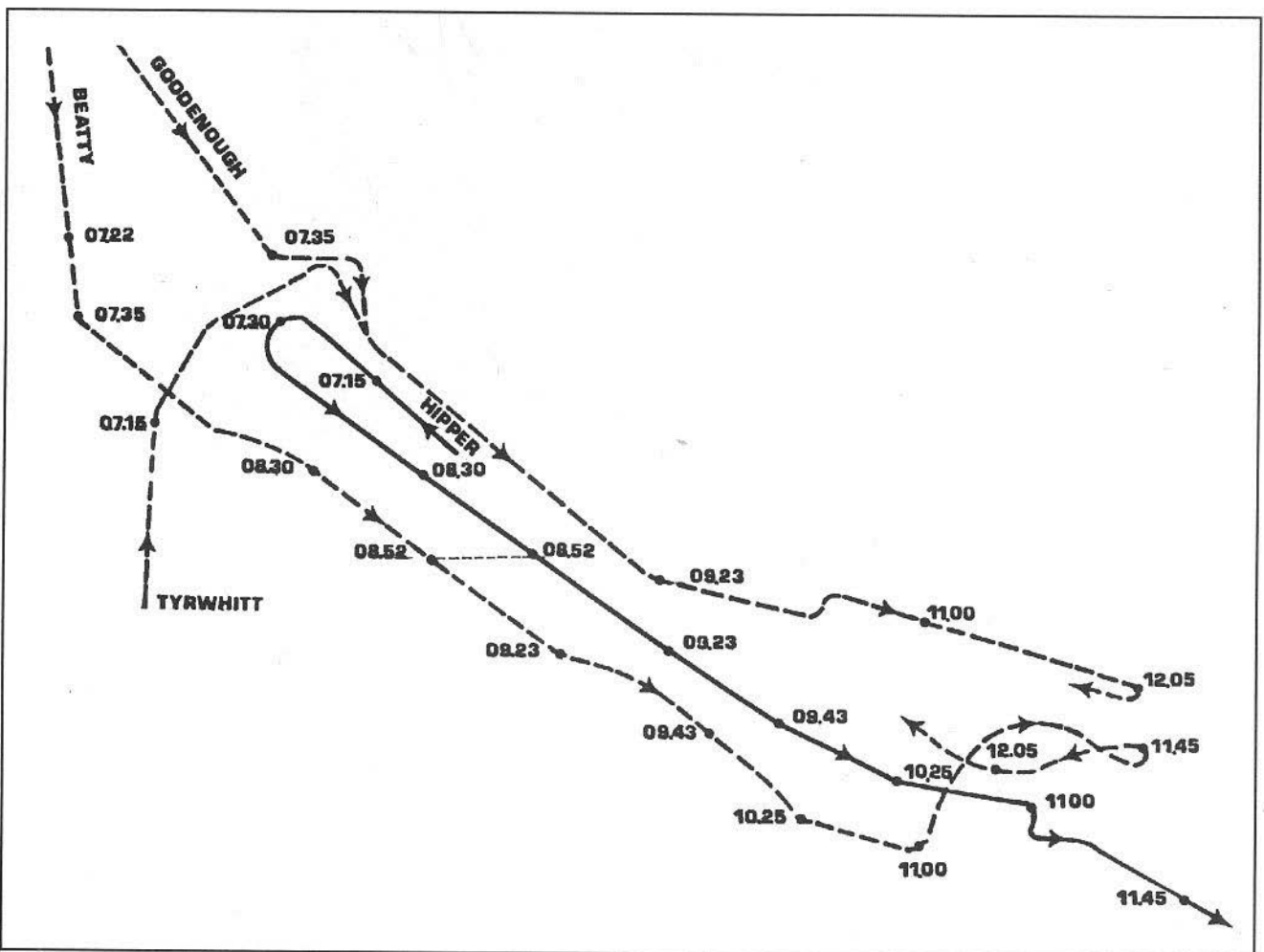
La Stanza 40 fu pronta, come non mai prima di allora, a scoprire le intenzioni del nemico, permettendo quindi all'Ammiragliato britannico di predisporre tempestivamente le contromisure e di far salpare nella sera del 23 gennaio 5 incrociatori da battaglia, 7 incrociatori leggeri e 34 cacciatorpediniere del viceammiraglio Beatty.<sup>28</sup>



*Ammiraglio Hipper*

27. P.R.O., fondo ADM 137, cartella 4067: *Intercepted German signals relating to various actions, including Scarborough, Hartlepool, Dogger Bank and Jutland, 1914-1918* e cartella 4686: *Captain Hope's notes on naval situation, 1914-1919*, decrittazioni del 14 e 15 dicembre 1914.

28. P.R.O., fondo ADM 137, cartella 3958: *Diary of North Sea decrypts, January-April 1915*, decrittazioni del 19 e 20 gennaio 1914 e cartella 4067: *Intercepted German signals relating to various actions, including Scarborough, Hartlepool, Dogger Bank and Jutland, 1914-1918*, decrittazioni del 22 e del 23 gennaio 1914.



Scontro del Dogger Bank - 24 gennaio 1915

Pilotata da tali preziose informazioni, la Squadra inglese intercettò ed inseguì nella mattinata del 24 gennaio l'inferiore formazione germanica, ingaggiando con essa un prolungato duello di artiglieria a grande velocità e su distanze assai elevate per quel tempo, cioè intorno ai 17.000-18.000 metri. Nonostante però queste difficoltà e la progressiva riduzione di visibilità, a sua volta determinata dalla grande produzione di fumo dalle ciminiere e dai cannoni, numerosi colpi giunsero a segno. Vennero infatti danneggiati l'incrociatore da battaglia britannico *Lion*, nave ammiraglia di Beatty, e la similare unità tedesca *Seydlitz*, che fu salvata da una probabile esplosione dei depositi munizioni, grazie alla pronta azione di tre membri dell'equipaggio, che allagarono immediatamente questi locali in fiamme.<sup>29</sup>

Toccò comunque alla più piccola unità germanica, cioè all'incrociatore corazzato *Blücher*, che era in coda alla formazione e quindi più vicino alle navi britanniche, sopportare la maggiore pressione del nemico, tanto da rimanere arretrato e coperto da incendi. Nello stesso tempo dovette uscire dalla linea di fila inglese il danneggiato *Lion*, la cui forzata manovra, unita alle sue poco chiare comunicazioni a bandiera (la radio di questo incrociatore da battaglia era in avaria), creò una considerevole confusione tra le altre unità di Beatty. Queste ultime infatti finirono per attaccare compatte l'arretrato e provato *Blücher*, lasciandosi invece sfuggire il resto della squadra avversaria.

Per il *Blücher* la sorte fu segnata e tale incrociatore corazzato tedesco colò a picco sotto il concentramento di fuoco di tutte le unità britanniche. Tuttavia la sua fine valse la salvezza dei molto più ambiti e preziosi tre incrociatori da battaglia di Hipper, che approfittarono dell'allentamento della pressione nemica e scomparvero all'orizzonte.

L'esito della battaglia del Dogger Bank non fu quindi per gli inglesi pari alle attese, considerando il rapporto delle forze in campo e soprattutto le preziosissime e tempestive informazioni crittografiche procurate dalla Stanza 40.<sup>30</sup>

\* \* \* \* \*

L'affondamento del grande transatlantico inglese *Lusitania* ad opera del sommergibile tedesco *U-20* il 7 maggio 1915 ha determinato e con-

---

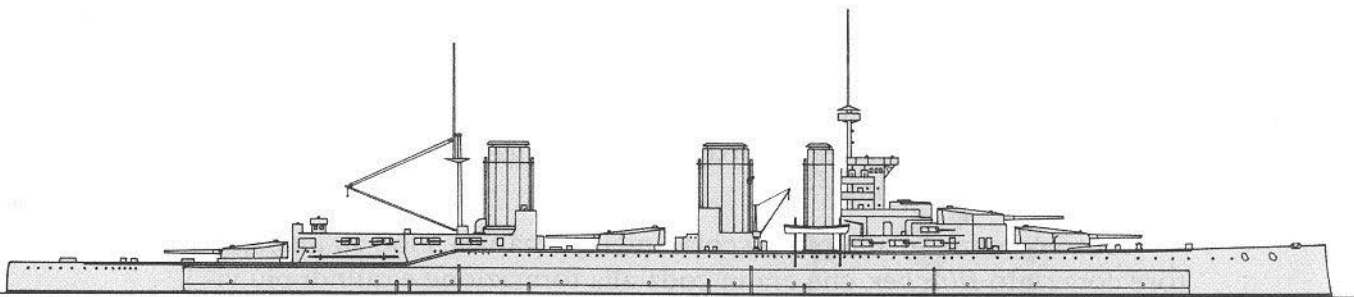
29. Young F.: *With the battle cruisers*, Annapolis, Naval Institute Press, 1986, p. 191-194.

30. Corbett J. S.: *Storia della grande guerra ricostruita su documenti ufficiali. Le operazioni navali*, vol. II, Livorno, traduzione a cura dell'Istituto di Guerra Marittima, 1923, p. 82-100.



## LION

*Incrociatore da battaglia della Marina britannica*



Scala 1:1250

### CARATTERISTICHE

*Dislocamento normale:* 26.270 tonnellate

#### *Dimensioni:*

lunghezza f.t. 213,4 m.  
lunghezza fra p.p. 201,2 m.  
larghezza 26,9 m.  
immersione 8 m.

#### *Apparato motore:*

4 gruppi di turbine Parsons;  
42 caldaie Yarrow; 4 assi  
potenza 70.000 HP

*Velocità:* 27 nodi

#### *Armamento:*

VIII-343/45, XVI-102/50,  
2 tls. da 533 mm.

#### *Protezione:*

verticale max. 229 mm.  
orizzontale max. 38 mm.  
armamento max. 229 mm.  
torrione max. 254 mm.

*Varo:* 6 agosto 1910

*Servizio:* 4 giugno 1912

*Radiazione:* 1922

### DATI STORICI

Il progetto dei tre incrociatori da battaglia della classe "Lion", concepiti come risposta ai contemporanei incrociatori da battaglia tedeschi **Moltke** e **Goeben**, fu basato su uno schema affatto diverso da quello delle due classi precedenti, gli "Invincible" e gli "Indefatigable". Per l'armamento principale fu adottato il calibro da 343 mm., disponendo le torri prodriere sovrapposte, sistemazione che garantiva un ampio settore di tiro a tutti i cannoni; inspiegabilmente la stessa soluzione non venne adottata a poppa, dove la torre superiore venne soppressa a favore della sistemazione di una torre assiale a centro nave, la quale aveva un ridottissimo campo di tiro. La protezione rimase il punto debole di queste veloci unità; alla battaglia dello Jutland, dove il **Lion** portò le insegne dell'Ammiraglio Beatty, una delle navi della stessa classe, la **Queen Mary**, fu colpita più volte nei pressi della torre centrale; i proiettili raggiunsero il deposito munizioni che saltò in aria spezzando la nave in due.



tinua a determinare in Italia molti equivoci, a causa di errate o parziali notizie divulgate purtroppo anche da testi di studio per le scuole superiori. Spesso infatti il *Lusitania* è stato dipinto come una nave passeggeri americana, mentre in realtà si trattava di un transatlantico inglese, e altrettanto sovente leggiamo o sentiamo dire che il suo affondamento determinò l'intervento in guerra degli Stati Uniti, avvenuto invece due anni dopo e per motivi diversi.

Fatta questa doverosa premessa, inquadrriamo la situazione strategico-militare nella quale si inserì tale sciagura.

Il 4 febbraio 1915 il nuovo Comandante in capo della Hochseeflotte, ammiraglio von Pohl, dichiarò zona di guerra tutte le acque intorno al Regno Unito e conseguentemente annunciò che, a partire dal seguente giorno 18, qualsiasi unità mercantile (nemica o neutrale), navigante in questa "zona a rischio", avrebbe corso il pericolo di essere silurata dagli U-boote tedeschi (abbreviazione di Unterseeboote, cioè battelli sottomarini), senza garanzia per la vita degli equipaggi e degli eventuali passeggeri.<sup>31</sup>

Fino a quel momento tutti i belligeranti, compresi i tedeschi, avevano rispettato le vigenti convenzioni internazionali, che prescrivevano di salvare il personale di bordo e gli eventuali passeggeri delle navi mercantili avversarie, prima di attaccarle. All'inizio del 1915 però la Marina germanica, dopo aver constatato l'altissima e lungamente insospettata potenzialità dei sommergibili come distruttori del traffico, nonché la loro pratica impossibilità di salvare gli equipaggi dei mercantili presi a bersaglio, o comunque di avvertirli in tempo, pensò bene di adottare questa "guerra sottomarina indiscriminata" o "ad oltranza" come strumento di "contro-blocco" ai danni del Regno Unito. Nel fare ciò Berlino adusse come giustificazione la precedente e simile dichiarazione britannica del 2 novembre 1914, che aveva definito "area di guerra" tutto il Mare del Nord e che ora i tedeschi dicevano di voler imitare.<sup>32</sup>

I risultati pratici parvero comunque dare subito ragione a coloro che in Germania vedevano nel sommergibile un'arma risolutiva a danno di chi deteneva il controllo dei mari e dipendeva da vulnerabili vie di comunicazione. Infatti, nella sola prima settimana di tale guerra sottomarina indiscriminata, l'Ammiragliato di Londra dovette assistere impotente all'affondamento nelle acque di casa di sette mercantili, di cui due neutrali.

31. Spindler A.: *La guerra sul mare 1914-1918. La guerra al commercio con i sommergibili*, vol. I, Roma, edizione Ufficio Storico della Marina militare, 1934, p. 68-79.

32. *Ibidem*, p. 18.

L'impotenza britannica nasceva dall'assoluta inadeguatezza degli strumenti antisommergibili, sia di ricerca che di attacco, esistenti all'inizio del 1915 e dalla conseguente incapacità di far seguire alle sempre preziose informazioni della Stanza 40 una pronta distruzione degli occultabili e sfuggenti U-boote. A causa poi di uno scarso coordinamento tra la stessa Stanza 40 e la Divisione Trasporti, che sovrintendeva ai movimenti degli isolati mercantili inglesi (il sistema dei convogli fu generalizzato solo nel 1917), moltissimi piroscafi finirono per incappare nei siluri di quei sommergibili tedeschi che pure erano stati esattamente pedinati e localizzati dai decrittatori britannici. E fu proprio questo il caso del *Lusitania*.<sup>33</sup>

Tale grande transatlantico inglese, in servizio tra Liverpool e New York, deteneva allora il prestigioso "Nastro Azzurro", essendo il più veloce del mondo, e quando esso salpò dal porto americano il 1° maggio 1915, per quello che sarebbe stato il suo ultimo viaggio, Londra non ignorava il pericolo cui andava incontro.

Infatti la Stanza 40 aveva rilevato fin dal 3 marzo e aveva confermato il 16, il 24, il 25 e il 27 aprile e il 5 e 6 maggio la particolare attenzione con la quale il Comando navale tedesco seguiva e segnalava via radio ai propri enti operativi sia i viaggi mensili del *Lusitania*, sia il globale traffico mercantile facente capo a Liverpool. Contemporaneamente i decrittatori inglesi tennero sotto controllo, tra il 25 aprile e il 1° maggio, la circumnavigazione delle isole britanniche che stavano compiendo tre sommergibili germanici, tra cui l'*U-20*, protagonista poi del fatale siluramento.<sup>34</sup>

Già dalle prime informazioni di questo genere l'Ammiragliato britannico trasse il 25 aprile la convinzione che fosse necessario emanare nuove norme di navigazione, che prescrivevano lo zigzagamento anche alle unità mercantili, ma che sfortunatamente non furono divulgate fino al 13 maggio, cioè sei giorni dopo l'affondamento del *Lusitania*. Nello stesso tempo, e precisamente il 29 aprile, Londra avvertì i porti sulla costa occidentale che esistevano possibilità di agguati sottomarini nelle loro acque.

Quindi il 6 maggio, dopo il siluramento di un veliero davanti alle coste meridionali dell'Irlanda, l'Ammiragliato inglese emanò un particolare

---

33. P.R.O., fondo ADM 137, cartella 1058: *Loss of "Lusitania"*.

34. P.R.O., fondo ADM 137, cartelle 3956 e 3957: *Current Room 40 log of decrypts of German signals*, decrittazioni del 3 marzo, del 16, 24, 25, 27 e 30 aprile e del 1°, 5 e 6 maggio.

avviso a tutte le navi in mare, compreso il *Lusitania*, invitandole a prestare attenzione in quella zona e ad evitare le rotte costiere. Un ancor più dettagliato allarme riguardante la presunta posizione di sommergibili nemici nelle acque meridionali irlandesi fu diramato il giorno 7, anche se non è provato che tali ultimi avvertimenti siano pervenuti in tempo utile al transatlantico minacciato.<sup>35</sup>

Comunque sia, nulla impedì il fatale siluramento del *Lusitania* ad opera dell'*U-20*, ovviamente inviato a sud dell'Irlanda non per tale scopo specifico, ma per quello molto più generico di attaccare in quelle acque qualsiasi valido obiettivo. Oltre tutto un unico siluro bastò a tale battello subacqueo tedesco per affondare alle 14.28 del 7 maggio 1915 quel grande bersaglio, una delle tante navi passeggeri che – al pari dello sfortunato *Titanic* – era stata dipinta dagli slogan pubblicitari come “inaffondabile” e che invece trascinò con sé negli abissi 1.198 persone, tra cui 128 cittadini americani.

Molti dei superstiti giurarono poi di aver udito una seconda esplosione, che potrebbe essere stata causata da casse di munizioni illegalmente imbarcate sul transatlantico, con la connivenza delle autorità portuali di New York.

Cinque giorni dopo, cioè il 12 maggio, il Comandante dell'*U-20*, cap. corv. Schwieger, riportato il suo sommergibile nel Mare del Nord, comunicò a Berlino l'accaduto con un radiocifrato che venne intercettato dagli inglesi alle 08.56 e decrittato alle 09.25. Subito dopo la Stanza 40 interpretò anche il dispaccio di congratulazioni inviato a tale U-boot dal Comando in capo della Hochseeflotte.<sup>36</sup>

La conoscenza britannica di quest'ultimo messaggio nemico avrebbe potuto essere sfruttata propagandisticamente da Londra per dimostrare il cinismo germanico soprattutto ai neutrali Stati Uniti, che da parte loro protestarono a Berlino per le vittime americane, ma non interruppero neppure le relazioni diplomatiche. Tuttavia la comprensibile necessità di conservare la segretezza della Stanza 40 e la constatata moderazione di Washington indussero gli inglesi a non divulgare la notizia.

---

35. Churchill W.: *The world crisis*, vol. II, Londra, Thornton Butterworth, 1923, p. 334.

36. P.R.O., fondo ADM 137, cartella 3957: *Current Room 40 log of decrypts of German signals*, decrittazione delle 09.25 del 12 maggio 1915 e cartella 435: *“Lusitania” signals and copies, 12 May 1915*, decrittazione del dispaccio tedesco delle ore 14.44 del 12 maggio 1915.

Il clamore suscitato dall'affondamento del *Lusitania* non si era ancora spento che il 19 agosto di quell'anno il sommergibile *U-24* colò a picco nel canale di San Giorgio il transatlantico inglese *Arabic*, appena partito da Liverpool per New York, causando la morte di 39 persone, tra cui altri tre cittadini statunitensi. Questa ulteriore dimostrazione del disprezzo germanico per la vita di innocenti passeggeri civili (la cui salvaguardia era tenuta in quell'epoca nella massima considerazione) esasperò il presidente statunitense Wilson, che fece pervenire a Berlino una nuova protesta così dura da indurre il Kaiser ad ordinare il 18 settembre 1915 la sospensione degli attacchi sommergibilisti senza preavviso al di fuori del Mare del Nord.

La prima campagna sottomarina indiscriminata in Atlantico durò quindi esattamente sette mesi, ma la sua interruzione (essa, come vedremo, verrà ripresa una seconda e una terza volta, rispettivamente nel 1916 e nel 1917) non fu affatto una diretta conseguenza dell'affondamento del transatlantico inglese *Lusitania*, così come quest'ultimo episodio non ebbe nulla a che vedere con l'intervento in guerra degli Stati Uniti.

Proseguì invece nel Mare del Nord la guerra d'attrito, basata essenzialmente su azioni di posa e di dragaggio delle mine e – da parte tedesca – anche su operazioni dei grossi dirigibili Zeppelin della Marina che, oltre ad eseguire una preziosa attività di vigilanza, si spinsero a bombardare alcune città inglesi, tra cui Londra.<sup>37</sup>

Il 18 gennaio 1916 quindi un avvenimento contribuì a differenziare viepiù il dinamismo delle due flotte contrapposte nel Mare del Nord: l'infermo ammiraglio von Pohl fu sostituito al comando della Hochseeflotte dall'energico ammiraglio Scheer, che cercò subito lo scontro con la più forte e nello stesso tempo più prudente Grand Fleet. Egli inoltre, negli ultimi giorni di febbraio, riaprì la campagna sottomarina senza restrizioni in Atlantico, che però venne interrotta per la seconda volta dal Kaiser a metà aprile, in seguito alle rinnovate pressioni diplomatiche di Washington.

L'ammiraglio Scheer allora pensò di eseguire il terzo bombardamento navale in grande stile della costa orientale inglese e precisamente delle città di Lowestoft e di Yarmouth, quest'ultima già bersagliata – come si ricorderà – dalle unità pesanti germaniche il 3 novembre 1914. In

---

37. Soltanto il 28 novembre 1916 si verificò il primo bombardamento di Londra ad opera di un aereo vero e proprio, cui seguirono altre incursioni classiche.

questa occasione la solita Stanza 40 segnalò il 24 aprile 1916 l'uscita in mare e la rotta delle forze nemiche, ma le grandi navi britanniche, molte delle quali sorprese in porto sotto carbonamento, non fecero in tempo ad intervenire. Pertanto quattro incrociatori da battaglia tedeschi riuscirono ancora una volta a condurre a termine un'ardita impresa, cannoneggiando all'alba del 25 i previsti obiettivi di Lowestoft e di Yarmouth, dopo aver rinviato alla base il *Seydlitz*, danneggiato da una mina.<sup>38</sup>

Da parte loro gli inglesi tentarono il 25 marzo e il 4 maggio 1916 di bombardare dal cielo le installazioni degli Zeppelin sulle coste tedesche dello Schleswig, mettendo in atto un'operazione aeronavale, cioè usando idrovolanti imbarcati su apposite navi appoggio. L'impresa però non riuscì, poiché i velivoli non raggiunsero gli obiettivi, a causa di errori di rotta e di avarie meccaniche.

#### **4 La guerra nel Mediterraneo prima e dopo l'intervento dell'Italia**

Fin dal novembre 1912, in seguito ad accordi marittimi con i due soci membri della "Triplice Alleanza", la Marina tedesca aveva dislocato nel Mediterraneo, agli ordini del contrammiraglio Souchon, l'incrociatore da battaglia *Goeben* e l'incrociatore leggero *Breslau*, che avevano la loro base principale a Messina e che, appena aperte le ostilità, bombardarono all'alba del 4 agosto 1914 le città algerine di Bona e di Philippeville, porti di imbarco delle truppe coloniali francesi dirette al fronte europeo.

Subito dopo tale azione il contrammiraglio Souchon fece rotta verso la benevola Turchia, obbedendo ad un preciso ordine radiotrasmessogli da Berlino, che venne anche intercettato e decrittato dagli inglesi. Tuttavia né questa preziosa notizia d'origine crittografica né altre sette simili informazioni successive furono adeguatamente sfruttate dagli organi operativi britannici, che sul posto avevano la "Mediterranean Fleet" dell'ammiraglio Milne. Quest'ultimo, oltre tutto, suddivise sconsigliatamente le proprie forze, con il risultato di farsi sfuggire le due navi di Souchon, che quindi il 10 agosto raggiunsero felicemente Costantinopoli.<sup>39</sup>

---

38. P.R.O., fondo ADM 137, cartella 4169: *Diary of information derived from decrypts of High Seas Fleet, U-boats and airships. February-December 1916*, decrittazioni del 24 aprile.

39. P.R.O., fondo ADM 137, cartella 4065, decrittazioni n. 113 del 4 agosto, n. 131 e n. 132 del 5 agosto, n. 140, n. 141 e n. 142 del 7 agosto, n. 169 e n. 170 del 10 agosto 1914.

Il successivo 16 ottobre il *Goeben* e il *Breslau* vennero ceduti alla Turchia, pur rimanendo con equipaggio tedesco, e tale potenziamento della debole Marina ottomana contribuì a convincere Costantinopoli ad entrare in guerra il 29 dello stesso mese al fianco delle Potenze centrali. Questo avvenimento rappresentò un grave colpo per la Triplice Intesa, poiché apriva ai danni della Russia un nuovo fronte meridionale e faceva gravare sulla Gran Bretagna un supplementare onere difensivo sul canale di Suez e lungo il Mar Rosso.

Londra si trovò quindi nella necessità di restaurare la sua famosa "strategia periferica", che più di una volta nel passato le era valsa l'eliminazione dell'avversario più esposto alle tipiche offese marittime della Royal Navy. Infatti, nella speranza di colpire gli Imperi centrali nella loro nuova appendice orientale e di instaurare, dopo l'auspicato crollo della Turchia, un collegamento con la Russia sul Mar Nero, l'Ammiragliato britannico convinse gli alleati francesi ad intraprendere un comune assalto ai Dardanelli. Nacque così all'inizio del 1915 la tristemente famosa operazione anglo-francese di Gallipoli, penisola all'imboccatura degli Stretti, il cui totale controllo costituiva l'obiettivo finale alleato.

A causa di forti resistenze da parte dello Stato Maggiore dell'Esercito britannico, la suddetta impresa ebbe all'inizio uno svolgimento esclusivamente navale, caratterizzato, tra il febbraio e l'aprile 1915, da ripetuti bombardamenti dei forti costieri ottomani ad opera di navi da guerra franco-inglesi. Ciò però dette tempo ai turchi di rinforzare sul posto le loro posizioni terrestri, grazie anche al generoso sostegno tedesco, mentre sui campi minati prospicienti gli Stretti si persero due predreadnoughts britanniche ed una similare unità francese.

Quando poi il 25 aprile iniziarono finalmente i tanto attesi sbarchi a Gallipoli delle reperite truppe del Commonwealth (soprattutto australiane e neozelandesi) il previsto sfondamento delle linee turco-tedesche non si realizzò e le locali operazioni militari presero l'aspetto di un'indecisa guerra di posizione, simile a quella instauratasi sul fronte occidentale europeo. Alla fine del 1915 quindi Londra dovette ammettere il fallimento dell'impresa e provvedere al ritiro di tutti i contingenti da Gallipoli, con un'operazione di reimbarco che terminò nel gennaio 1916 senza molestie da parte del nemico.

Si erano frattanto verificati nelle acque dei Dardanelli gli affondamenti di altre tre predreadnoughts britanniche, tutti nel maggio 1915, mese che segnò anche le dimissioni del Primo Lord del Mare Fisher e del Primo



Lord dell'Ammiragliato Winston Churchill, ambedue coinvolti in quel disastro strategico.<sup>40</sup>

Sotto il profilo tecnico-operativo è il caso infine di ricordare il primo felice aerosiluramento della storia, che avvenne il 12 agosto 1915 quando un idrovolante inglese colò a picco con un siluro un piroscafo turco, già danneggiato da un sommergibile della Royal Navy.

\* \* \* \* \*

L'intervento in guerra dell'Italia nel maggio 1915 fu il risultato di una sofferta meditazione. All'inizio del conflitto europeo infatti il Governo di Roma aveva proclamato la propria neutralità, pur rimanendo regolarmente legato al trattato della "Triplice Alleanza" con la Germania e l'Austria-Ungheria, che aveva carattere difensivo e non aggressivo. Tuttavia, a partire dallo stesso mese di agosto 1914, il Regno d'Italia intavolò trattative segrete con le già belligeranti Gran Bretagna e Francia e nel settembre promosse sia uno schema di accordo politico con queste due Potenze dell'Intesa, sia un piano navale antiaustriaco.<sup>41</sup>

Nello stesso tempo l'Italia mantenne in vita le trattative con Vienna per le terre irredente, interrotte solo all'ultimo momento, quando fu firmato con gli anglo-francesi il famoso "Patto di Londra" del 26 aprile 1915. Questo trattato, di cui il Governo non informò il Parlamento, segnava il nostro ufficiale passaggio dal campo della "Triplice" a quello dell'"Intesa" e contemplava i compensi riservati all'Italia in cambio di un suo intervento in guerra contro l'Austria-Ungheria entro un mese.

Per un deprecabile calcolo della nostra diplomazia, il trattato della "Triplice Alleanza" venne invece denunciato da Roma soltanto il 3 maggio, cosicché il Regno d'Italia si trovò per una settimana formalmente alleato con tutte le principali Potenze in guerra tra loro.<sup>42</sup>

Il 10 maggio seguente fu poi siglata una convenzione navale italo-franco-britannica, che prevedeva un sostanzioso appoggio delle Marine dei due Paesi occidentali alla nostra flotta, con l'invio nei porti italiani di consistenti aliquote di unità, anche pesanti. In particolare la Regia Marina chiese ed ottenne di avere sotto il suo comando una forza navale

---

40. Hough R.: *The Great War at sea, 1914-1918*, Oxford, Oxford University Press, 1989, p. 166-167.

41. Gabriele M. - Friz G.: *La politica navale italiana dal 1885 al 1915*, cit., p. 248-249.

42. Salvadori M. L.: *Storia dell'età contemporanea*, cit., p. 499.





Grande Ammiraglio Paolo Thaon di Revel

anglo-francese formata da 4 predreadnoughts, 4 incrociatori leggeri, 12 cacciatorpediniere, 6 sommergibili, una squadriglia di idrovolanti, una nave appoggio aerei e alcune torpediniere e dragamine. Inoltre era previsto che nell'Adriatico dovesse intervenire una seconda flotta alleata, di cui però la Marina italiana non avrebbe avuto il comando.

A parte i suddetti rinforzi navali alleati, la nostra flotta allineava in quel momento 23 tra predreadnoughts e dreadnoughts, 11 incrociatori leggeri o esploratori, 25 cacciatorpediniere, 58 torpediniere e 21 sommergibili. La flotta austro-ungarica possedeva invece 18 tra predreadnoughts e dreadnoughts, 7 incrociatori leggeri o esploratori, 25 cacciatorpediniere e 7 sommergibili.<sup>43</sup>

Il 24 maggio di quel 1915, entro cioè i termini di tempo stabiliti dal Patto di Londra, l'Italia sabauda dichiarò guerra all'Austria-Ungheria. L'apertura delle ostilità con la Germania avvenne invece soltanto il 28 agosto 1916, dopo la formazione del governo di "unità nazionale" di Paolo Boselli.

Prima dell'intervento italiano nel conflitto, le operazioni navali nell'Adriatico erano state condotte con alterna fortuna dalla Marina francese che, bloccando troppo da vicino i porti austriaci, aveva pagato qualche suo successo con alcune dolorose perdite. In particolare si erano verificati l'affondamento dell'incrociatore austriaco *Zenta* il 16 agosto 1914, il bombardamento navale francese di Cattaro il 1° settembre, la cattura austriaca del sommergibile *Curie* penetrato nella rada di Pola il 20 dicembre, il siluramento e danneggiamento della predreadnought *Jean Bart* il giorno seguente e l'affondamento dell'incrociatore corazzato *Léon Gambetta* ad opera del sommergibile austriaco *U-5* il 27 aprile 1915.<sup>44</sup>

43. Colliva G.: *Uomini e navi nella storia della Marina militare italiana*, cit., p. 90.

44. Laurens A.: *Précis d'histoire de la guerre navale 1914-1918*, cit., p. 30-33 e 93.

Con la sua entrata in guerra l'Italia si trovò nelle stesse svantaggiose condizioni geo-strategiche già sperimentate nel 1866, dovendo contrastare nell'Adriatico un'Austria-Ungheria che disponeva di un'ottima base navale a Pola e di numerosi punti d'appoggio e di agguato lungo la frastagliata costa dalmata. La nostra flotta, allora al comando del Duca degli Abruzzi, con l'ammiraglio Thaon di Revel Capo di Stato Maggiore della Marina, era invece priva di idonei porti sul versante adriatico, motivo per il quale essa fu costretta a stabilire la propria base principale nella lontana Taranto, con distaccamenti navali dislocati a Brindisi.

La flotta da battaglia austriaca trasse il massimo beneficio dal suddetto vantaggio geografico e si presentò non avvistata al cospetto delle aperte coste italiane lo stesso primo giorno di guerra, bombardando impunemente Ancona, Senigallia, Potenza Picena, Rimini, Porto Corsini, Termoli, Barletta, Vieste, Manfredonia e le isole Tremiti e affondando lungo il tragitto il nostro cacciatorpediniere *Turbine*, mentre tre idrovolanti bersagliarono dall'alto Venezia.<sup>45</sup>

Dopo un'altra incursione navale austriaca condotta il 18 e il 19 giugno contro le foci del Tagliamento, Rimini, Pesaro e Monopoli, le operazioni nell'Adriatico divennero quasi esclusivamente esplorative, di minamento e subacquee e purtroppo ci costarono nei primi due mesi e mezzo la perdita dei due incrociatori corazzati *Amalfi* e *Garibaldi*, silurati rispettivamente il 7 e il 18 luglio dagli U-boote *U-26* e *U-4*, nonché di due torpediniere e di altrettanti sommergibili.

Quindi il 27 settembre si verificò nel porto di Brindisi il primo di due disastrosi sabotaggi da parte di agenti austriaci. La vittima fu nell'occasione la predreadnought *Benedetto Brin*, che esplose e affondò con 456 vittime, mentre il 2 agosto 1916 toccò alla modernissima dreadnought *Leonardo da Vinci* subire l'opera silenziosa dei sabotatori e saltare in aria nella base di Taranto, con 248 morti a bordo.<sup>46</sup>

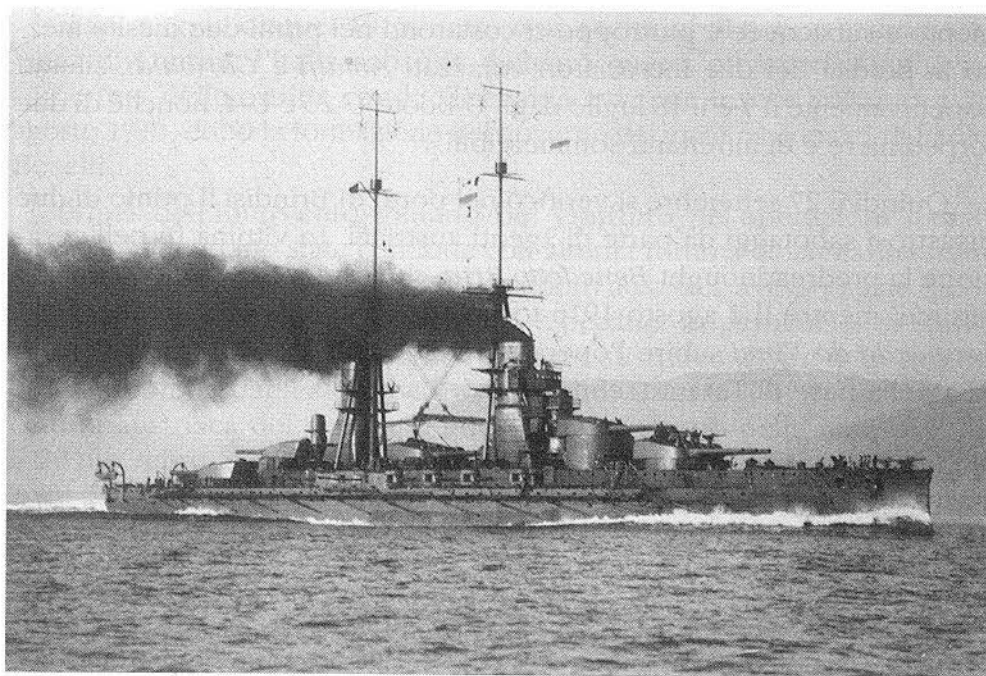
---

45. Ufficio Storico della Marina militare: *Cronistoria documentata della guerra italo-austriaca 1915-1918*, collezione: *L'impiego delle forze navali*, vol. III, Roma, edizione ad uso esclusivo d'ufficio, 1921, p. 9-55.

46. Ufficio Storico della Marina militare: *Le navi di linea italiane, 1861-1969*, Roma, 1969, p. 237-238 e 276. Soltanto il 25 febbraio 1917 il Servizio informazioni italiano, grazie all'audace forzamento della cassaforte del consolato austriaco a Zurigo, riuscì a mettere le mani su importanti documenti che rivelarono la rete di sabotatori nemici nel nostro Paese.



*Corazzata "Leonardo da Vinci"*



*Corazzata "Conte di Cavour"*

La perdita della *Benedetto Brin* accentuò le emergenti polemiche tra gli alleati dell'Intesa sulla condotta della guerra navale e i contrasti che sullo stesso argomento già esistevano nell'ambito della nostra Marina. Ne fece soprattutto le spese il Capo di Stato Maggiore ammiraglio Thaon di Revel, che dette le dimissioni nell'ottobre 1915 perché non vide accolte le sue istanze a favore di una guerra insidiosa, basata non su grandi navi, ma su mezzi sottili e d'assalto.

Un'ottima opportunità per appianare i dissapori in campo alleato si presentò il 29 dicembre 1915, quando una flottiglia austriaca, composta da un incrociatore leggero e cinque cacciatorpediniere, attaccò Durazzo, affondando nel porto tre mercantili, oltre ad un sommergibile francese incontrato lungo la rotta, ma perdendo due siluranti sulle mine. Il successivo intervento di 2 incrociatori leggeri inglesi, 2 esploratori italiani e un totale di 9 cacciatorpediniere sembrò preludere finalmente ad una chiara vittoria navale dell'Intesa. Invece le rimanenti 4 unità asburgiche riuscirono a sganciarsi senza troppi danni e a rientrare a Sebenico, grazie soprattutto alla riluttanza del Comando di Brindisi a far uscire in mare altre unità alleate per tagliare la rotta al nemico.<sup>47</sup>

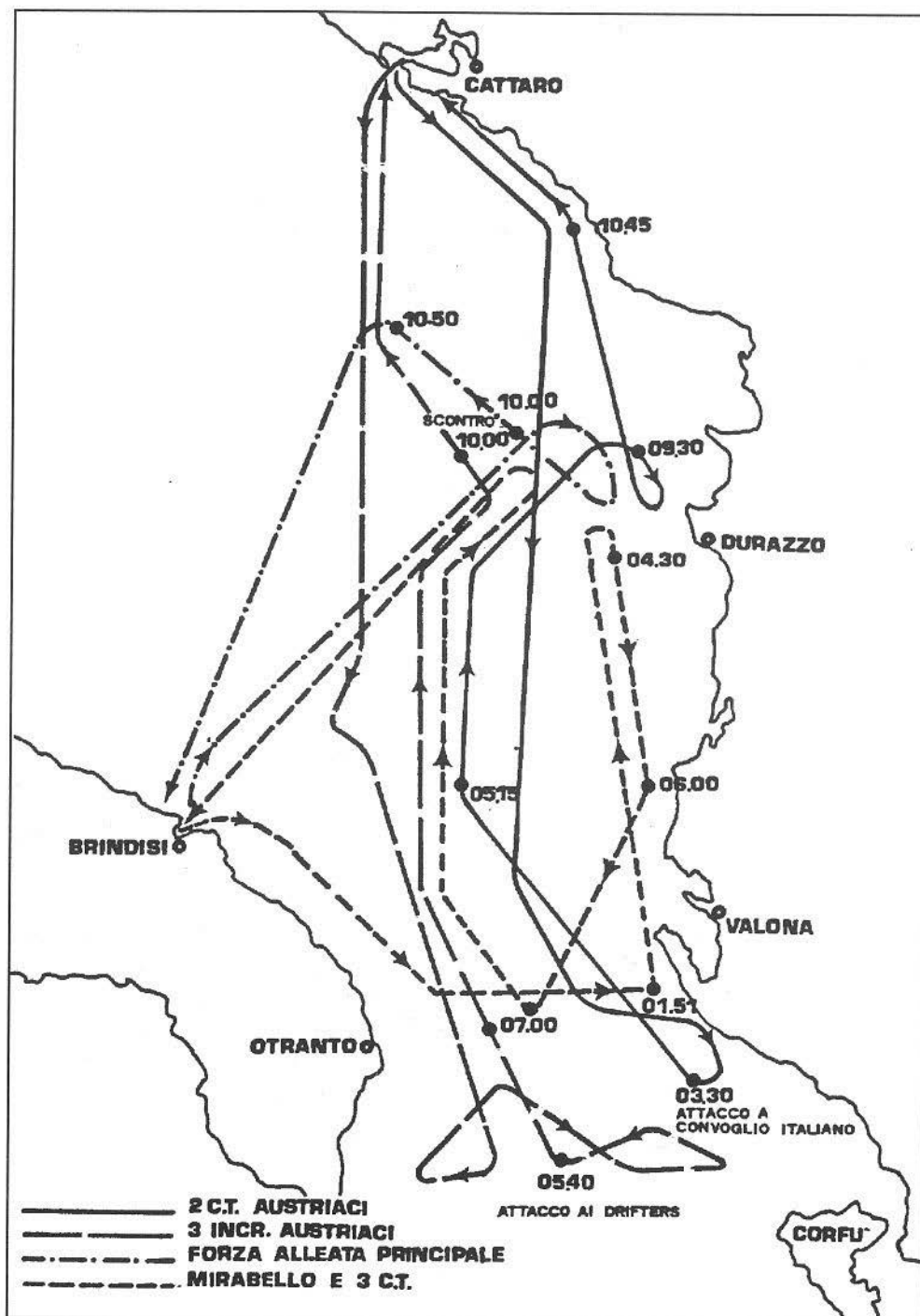
Le tre Marine alleate, con quella italiana in evidenza, furono impegnate tra la fine del 1915 e il febbraio 1916 nel salvataggio dell'Esercito serbo che, severamente battuto dagli austriaci e dai bulgari, confluì negli angusti porti albanesi, da dove vennero prelevati in tutto circa 300.000 uomini stanchi e affamati. Nello stesso tempo però la preziosa base di Durazzo venne minacciata dall'avanzata nemica e dovette essere evacuata dalle truppe italiane.

Gli altri importanti, anche se dolorosi avvenimenti adriatici del 1916 furono l'affondamento del trasporto truppe *Principe Umberto*, avvenuto l'8 giugno ad opera del sommergibile austriaco *U-5* e che causò la morte di circa 2.000 soldati italiani, l'incaglio nel golfo del Quarnaro il 31 luglio del nostro sommergibile *Pullino*, a bordo del quale gli austriaci catturarono Nazario Sauro, poi impiccato come disertore, e infine la perdita della predreadnought *Regina Margherita*, che urtò due mine l'11 dicembre e colò a picco con 674 vittime.

In quel momento i Comandi navali alleati erano particolarmente preoccupati dai sommergibili austriaci e tedeschi, questi ultimi penetrati

---

47. Halpern P. G.: *The naval war in the Mediterranean, 1914-1918*, Annapolis, Naval Institute Press, 1987, p. 212-214.



Battaglia del Canale d'Otranto - 15 maggio 1917

sempre più numerosi nel Mediterraneo attraverso lo stretto di Gibilterra, o giunti a Pola per ferrovia. Fu così che venne creato nel canale d'Otranto uno sbarramento mobile antisommersibile, utilizzando pescherecci inglesi chiamati "drifters" e dotati di reti a strascico.<sup>48</sup>

La Marina austriaca non accettò passivamente l'installazione di questo sbarramento alleato, che nel 1918 fu poi dotato di ostruzioni retali fisse, e condusse contro di esso più di un'incursione, servendosi di veloci unità sottili. L'attacco più importante fu eseguito il 15 maggio 1917 da tre incrociatori leggeri e due cacciatorpediniere agli ordini del cap. vasc. Horthy, che nel dopoguerra sarebbe divenuto il Capo del nuovo Stato ungherese con il titolo di Reggente. La formazione austriaca innanzi tutto affondò in mattinata un cacciatorpediniere e un piroscafo italiani incontrati lungo la rotta e quindi piombò sui "drifters" dello sbarramento d'Otranto, distruggendone 14. Il conseguente segnale d'allarme determinò l'uscita da Brindisi delle unità ritenute pronte, che insieme ai reparti già in mare formarono una forza complessiva di 2 incrociatori leggeri inglesi, 2 esploratori e 4 cacciatorpediniere italiani e 3 siluranti francesi.<sup>49</sup>

In quel 15 maggio 1917 si sviluppò pertanto la battaglia navale più importante della guerra in Adriatico, che si concluse purtroppo con un'altra delusione alleata a causa della rinnovata incapacità di distruggere un nemico inferiore e di vendicare le perdite mattutine. Infatti la formazione austriaca riuscì a sfuggire alle forze nemiche e a rientrare a Cattaro, seppure con qualche danno a bordo, mentre i due esploratori italiani *Aquila* e *Mirabello* rimasero immobilizzati rispettivamente da colpi alle caldaie e da infiltrazioni d'acqua nel sistema di alimentazione. Anche l'incrociatore britannico *Dartmouth* venne danneggiato sulla rotta di rientro dal sommersibile tedesco UC-25, che inoltre aveva deposto un campo minato su cui colò a picco un cacciatorpediniere francese.<sup>50</sup>

Intanto nel febbraio 1917 aveva riassunto l'incarico di Capo di Stato Maggiore della Regia Marina l'abile ammiraglio Thaon di Revel, che divenne anche Comandante della flotta, in sostituzione del Duca degli

---

48. È sintomatico che proprio nel Mediterraneo e durante la prima guerra mondiale si sia registrato il record assoluto e tuttora imbattuto di affondamenti da parte di una sola unità da guerra: il sommersibile tedesco U-35 del comandante von Arnauwald de la Perière, che colò a picco in questo mare 189 mercantili per 446.708 t.s.l..

49. Ufficio Storico della Marina militare: *La Marina italiana nella grande guerra*, vol. IV, Firenze, Vallecchi, 1938, p. 483-525.

50. Sokol H.: *La guerra marittima dell'Austria-Ungheria, 1914-1918*, Roma, edizione italiana a cura dell'Ufficio Storico della Marina militare, 1932, p. 52-68.



Abruzzi, e che dette l'auspicato impulso alla guerra insidiosa. Quest'ultima condotta bellica era affidata soprattutto ai MAS, cioè a veloci battelli dotati di siluri, la cui sigla indicò inizialmente le "motobarche armate dei cantieri SVAN" e poi l'abbreviazione di "motobarche antisommergibili" e anche di "motoscafi armati siluranti". Gabriele D'Annunzio infine dette la sua personale e poetica interpretazione della sigla, ricordando l'incitamento latino "Memento Audere Semper".<sup>51</sup>

Thaon di Revel aveva visto giusto, poiché proprio nelle missioni insidiose la Marina italiana dette il meglio di sé durante il primo ed il secondo conflitto mondiale. Iniziali successi erano già stati conseguiti dai MAS 5 e 7, che il 7 e il 26 giugno 1916 avevano affondato a Durazzo due piroscafi nemici, mentre il 2 novembre successivo si era verificato un fallito tentativo di silurare una nave scuola nel porto di Pola. Quindi il 16 novembre 1917 tre MAS al comando del cap. freg. Costanzo Ciano (padre di Galeazzo, futuro Ministro degli Esteri fascista e genero di Mussolini), attaccarono al largo di Cortellazzo due corazzate austriache e, pur senza colpirle, dimostrarono che in un bacino ristretto le grandi unità avevano motivo di temere queste piccole, veloci ed economiche motosiluranti.

Finalmente il 10 dicembre 1917 fu registrata la prima significativa vittoria italiana in questo genere di azioni insidiose, quando i MAS 9 e 13, al comando del ten. vasc. Luigi Rizzo, penetrarono nel porto di Trieste e affondarono la dreadnought *Wien*. Seguì l'11 febbraio 1918 la cosiddetta "beffa di Buccari", condotta nel porto omonimo da tre battelli di tal genere, su cui aveva preso posto anche D'Annunzio, che gettò nella rada austriaca tre bottiglie contenenti un messaggio di sfida. Nell'occasione non venne invece raggiunto l'obiettivo militare di silurare i quattro piroscafi presenti in rada, motivo per il quale la "beffa di Buccari" ebbe soltanto un significato morale.<sup>52</sup>

Il maggiore successo delle motosiluranti italiane fu comunque ancora merito di Luigi Rizzo, che con i MAS 15 e 21 colò a picco al largo di Premuda la dreadnought austriaca *Santo Stefano* il 10 giugno 1918, data che oggi viene commemorata come festa della Marina.

---

51. Ufficio Storico della Marina militare: *I Mas e le motosiluranti italiane*, Roma 1969, p. 107.

52. Santoni A.: *Gabriele D'Annunzio e la beffa di Buccari*, relazione presentata al Congresso su "D'Annunzio e il suo tempo: un bilancio critico", tenutosi a Genova dal 19 al 23 settembre 1989.



L'ultima azione insidiosa della guerra vide invece il debutto di un nuovo strumento subacqueo italiano: la "mignatta", cioè una specie di siluro guidato, la cui testa esplosiva veniva applicata sotto lo scafo nemico e che fu il progenitore degli S.L.C. "maiali" del secondo conflitto mondiale. Due ufficiali della Regia Marina, Paolucci e Rossetti, penetrarono con tale arma nel porto di Pola nella notte sul 1° novembre 1918 e affondarono la dreadnought *Viribus Unitis*, da poco passata, a loro insaputa, sotto bandiera del neocostituito Stato jugoslavo.<sup>53</sup>

I marinai italiani operarono anche nei cieli con idrovolanti e dirigibili in un'epoca in cui non era stata ancora costituita l'Arma Aeronautica, che vide la luce nel 1923. Essi agirono inoltre sul fronte terrestre con la formazione nel 1915 di un Raggruppamento Marina, ampliatosi e articolatosi poi in battaglioni dopo la ritirata di Caporetto nell'ottobre 1917 e infine globato nel Reggimento "San Marco".

Al termine del conflitto le due principali Marine antagoniste nell'Adriatico registrarono le seguenti perdite:

TIPI DI UNITÀ	Marina italiana	Marina austriaca
Corazzate	3	3
Incrociatori corazzati	2	—
Incrociatori leggeri o esploratori	1	1
Cacciatorpediniere e torpediniere	14	6
Sommergibili	8	10
MAS o motosiluranti	17	—

Da parte sua la Marina mercantile italiana lamentò la scomparsa di 633 unità per 955.915 t.s.l., pari al 53% della sua consistenza iniziale. Ciò rappresentò la percentuale di perdite più elevata tra quelle che colpirono gli alleati, considerando che la Marina mercantile britannica, pur messa in crisi dagli U-boote, vide scomparire complessivamente su tutti i teatri bellici il suo 48% e quella francese il suo 42%.<sup>54</sup>

53. Occorre ricordare, tra i mezzi d'assalto dell'epoca, anche i barchini "saltatori" tipo "Grillo", dotati di due siluri e soprattutto di cingoli per scavalcare in superficie le ostruzioni retali, ma che, impiegati cinque volte nell'aprile e nel maggio 1918 contro il porto di Pola, si dimostrarono non ancora affidabili.

54. Fraccaroli A.: *Il durissimo compito della Marina*, in «Storia Illustrata», Milano, Mondadori, maggio 1985. Nei dati sono anche comprese le perdite austriache precedenti l'entrata in guerra dell'Italia e quelle causate tra il 1915 e il 1918 dagli anglo-francesi.

## 5 La grande battaglia navale dello Jutland

Nel maggio 1916, interrotta in Atlantico la seconda brevissima campagna sottomarina senza restrizioni, la Marina tedesca fece rientrare nel Mare del Nord i propri sommergibili, che risultavano quindi disponibili in gran numero per i locali compiti di esplorazione, a vantaggio della flotta d'alto mare (la Hochseeflotte). Contemporaneamente lo Stato Maggiore imperiale chiese all'ammiraglio Scheer di sostenere gli sforzi dell'Esercito germanico nell'intrapresa grande battaglia campale di Verdun, colpendo gli inglesi sul mare.

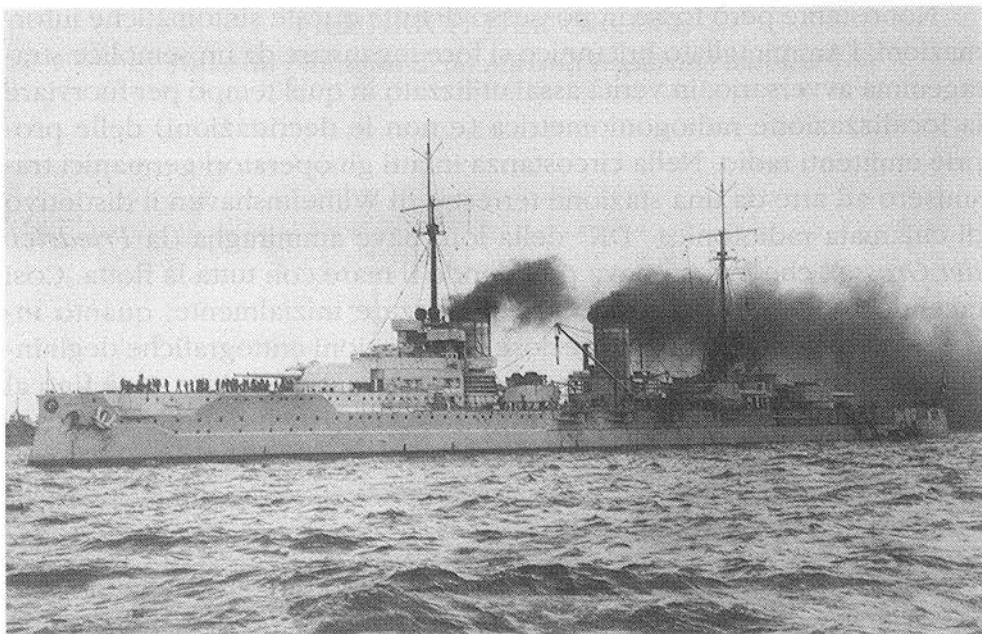
In quello stesso periodo era maturato a Londra il progetto di un'operazione anfibia da condursi sulle coste baltiche della Pomerania, allo scopo di sostenere il fronte orientale russo e di minacciare direttamente Berlino a non più di 160 chilometri di distanza. Per attuare questo ambizioso piano, già caro all'ammiraglio Fisher, occorreva però prima di tutto indurre a battaglia e battere la Hochseeflotte tedesca, che altrimenti avrebbe reso impossibile la penetrazione britannica al di là degli Stretti danesi e avrebbe potuto addirittura chiudere tale porta di accesso alle spalle della flotta d'invasione nemica, imbottigliandola nel Baltico e manovrando per linee interne grazie al possesso del canale di Kiel.<sup>55</sup>

Con la mente rivolta quindi alle suddette finalità operative, i Comandanti delle flotte contrapposte, l'inglese Jellicoe e il tedesco Scheer, finirono per predisporre due piani navali occasionalmente simili. Entrambi infatti prevedevano una crociera fin nei pressi dello Skagerrak ad opera delle rispettive unità esploranti, il cui compito era quello di farsi inseguire dalle forze nemiche eventualmente incontrate sul posto, per attirarle sotto i cannoni delle retrostanti e ben appostate squadre da battaglia.

Le prime fasi dell'operazione furono decisamente a svantaggio dei tedeschi, che innanzi tutto dovettero cancellare un precedente progetto di bombardamento navale della città inglese di Sunderland, non potendo utilizzare in esplorazione i preziosi dirigibili, a causa delle avverse condizioni meteorologiche. Oltre a ciò la solita Stanza 40 inglese, nonostante la recente introduzione del nuovo codice navale germanico AFB, cominciò fin dal 16 maggio a decrittare una serie di radiomessaggi cifrati nemici, che riguardavano 16 U-boote in missione ricognitiva presso

---

55. Archivio della Marina germanica: *La guerra sul mare 1914-1918. La guerra nel Mare del Nord*, Livorno, traduzione a cura dell'Ufficio Storico della Marina militare, vol.V, 1928, p. 191-193.



*Corazzata "Friedrich der Grosse", nave ammiraglia della Marina Imperiale germanica*

le principali basi britanniche. Infine nella mattinata del 29 maggio, cioè due giorni prima della battaglia, i decrittatori inglesi misero in chiaro l'ordine dell'ammiraglio Scheer per l'approntamento preliminare delle sue forze navali.<sup>56</sup>

Il 30 maggio fu un giorno ancor più fortunato per la Stanza 40, che innanzi tutto ricavò la notizia della riunione della Hochseeflotte nella rada esterna della Jade (Wilhelmshaven) entro le ore 21.30 di quella sera, corrispondenti alle 19.30 di Greenwich, e seppe poi dell'esecuzione nel giorno seguente di un non meglio identificato piano navale n. 2490. Infine, sempre nella giornata del 30, gli inglesi conobbero gli orari di uscita in mare di imprecisate ma consistenti aliquote navali germaniche, grazie ai decrittati tempi di apertura degli sbarramenti nella Jade e di accensione delle luci esterne nella rada.<sup>57</sup>

56. Santoni A.: *Il primo Ultra Secret: l'influenza delle decrittazioni britanniche sulle operazioni navali della guerra 1914-1918*, cit., p. 201-202, 354 e 372, dove sono riprodotti i documenti crittografici della Stanza 40, reperiti nel P.R.O., fondo ADM 137, cartelle 4067 e 4168 citate.

57. *Ibidem*, p. 203-204 e 354 e P.R.O., fondo ADM 137, cartella 4067 citata.

Nonostante però fosse in possesso di tutte queste sintomatiche informazioni, l'Ammiragliato britannico si fece ingannare da un semplice stragemma avversario, in verità assai utilizzato in quel tempo per fuorviare la localizzazione radiogoniometrica (e non le decrittazioni) delle proprie emittenti radio. Nella circostanza infatti gli operatori germanici trasmisero ad arte da una stazione terrestre di Wilhelmshaven il distintivo di chiamata radiofonica "DK" della loro nave ammiraglia (la *Friedrich der Grosse*), che invece stava prendendo il mare con tutta la flotta. Così facendo i tedeschi riuscirono a neutralizzare inizialmente, quanto inconsapevolmente, le prime preziose informazioni crittografiche degli inglesi, inducendo questi ultimi a credere per ventiquattr'ore, cioè fino al pomeriggio del 31 maggio, che il grosso della Hochseeflotte fosse ancora in porto e che le navi nemiche salpate per l'operazione 2490 fossero unicamente 6 vecchie predreadnoughts e i 5 disponibili incrociatori da battaglia dell'ammiraglio Hipper.

Come se ciò non bastasse, il mediocre Capo di Stato Maggiore della Royal Navy, ammiraglio Oliver – anch'esso creatura di Fisher – stimò del tutto arbitrariamente che le sei presunte predreadnoughts germaniche avrebbero tentato di attaccare soltanto le meridionali pattuglie di vigilanza di Dover, nonostante le perduranti decrittazioni della Stanza 40 continuassero invece ad indicare chiaramente l'attuazione di un'unica e complessa azione nemica verso nord e non in direzione della Manica.

La più grave conseguenza di siffatto cieco preconceito dell'ammiraglio Oliver fu l'esclusione dalla futura battaglia della cospicua forza di incrociatori e di siluranti del commodoro Tyrwhitt, basata ad Harwich, che venne fatta rimanere in porto per poterla poi impiegare contro la presunta puntata tedesca nella Manica, che nessuno invece a Berlino aveva allora intenzione di effettuare.<sup>58</sup>

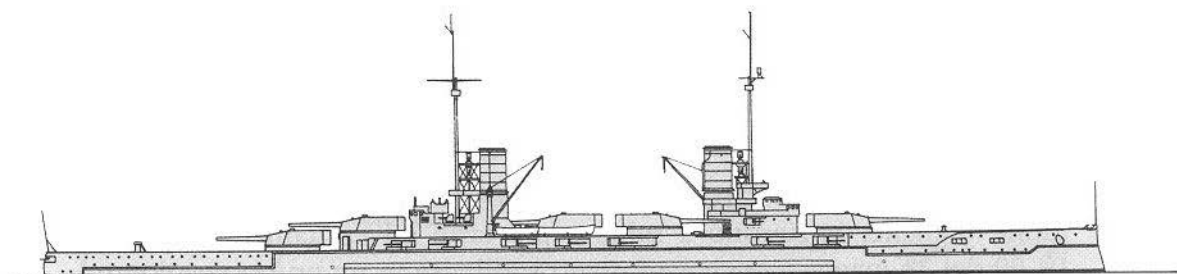
Pur avendo colpevolmente immobilizzato la suddetta formazione di Harwich, l'Ammiragliato di Londra ordinò che tra le 21.30 e le 22.00 del 30 maggio – con un sintomatico anticipo di tre ore e mezzo rispetto alla partenza delle navi germaniche – uscisse da Scapa Flow e da Cromarty l'intera flotta da battaglia di Jellicoe (24 dreadnoughts, 3 incrociatori da battaglia, 8 incrociatori corazzati, 12 incrociatori leggeri e 52 cacciatorpediniere) e da Rosyth la forza d'avanguardia del viceammiraglio Beatty

---

58. Marder A. J.: *From the "Dreadnought" to Scapa Flow*, vol. III: *Jutland and after*, Londra, Oxford University Press, 1966, p. 45.

# FRIEDRICH DER GROSSE

*Nave da battaglia della Marina Imperiale tedesca*



Scala 1:1250

## CARATTERISTICHE

*Dislocamento normale:* 24.724 tonnellate

### *Dimensioni:*

lunghezza f.t. 172 m.  
larghezza 29 m.  
immersione 8,3 m.

### *Apparato motore:*

3 gruppi di turbine Parsons;  
16 caldaie Schultz-Thornycroft;  
3 assi  
potenza 31.000 HP

*Velocità:* 21,5 nodi

### *Armamento:*

X-305 mm., XIV-150 mm.,  
XII-88 mm.,  
4 tls.

### *Protezione:*

verticale max. 350 mm.  
orizzontale max. 75 mm.  
armamento max. 300 mm.  
torrione 300 mm.

*Varo:* 10 giugno 1911

*Servizio:* 15 ottobre 1912

*Autoaffondamento:* 21 giugno 1919

## DATI STORICI

*La **Friedrich der Grosse** della classe "Kaiser", comprendente cinque unità, fu la nave ammiraglia di Scheer alla battaglia dello Jutland. Sopravvissuta alla guerra si autoaffondò il 21 giugno 1919 insieme a gran parte della Flotta d'Alto Mare tedesca, internata nella base britannica di Scapa Flow dopo la fine della guerra. La classe "Kaiser", così come anche la classe "Konig", realizzata successivamente, imbarcava cannoni da 305 mm., un calibro inferiore a quello allora adottato dalle navi da battaglia britanniche, che era di 343 mm.; tuttavia ciò non costituì un grosso svantaggio, grazie anche all'ottimo munizionamento e alla grande precisione di tiro dei cannonieri tedeschi.*

(6 incrociatori da battaglia, 4 superdreadnoughts, la portaidrovolanti *Engadine*, 14 incrociatori leggeri e 27 cacciatorpediniere). Il tutto per fronteggiare nei pressi dello Skagerrak i cinque incrociatori da battaglia tedeschi di Hipper, che Londra riteneva isolati.

Secondo i piani, Beatty doveva assumere una posizione avanzata a 70 miglia a sud est di Jellicoe e avrebbe dovuto spingersi fino a circa 100 miglia a ponente della penisola danese dello Jutland. Ambedue le formazioni inglesi però avrebbero dovuto prudentemente invertire la rotta e rientrare alle rispettive basi qualora non avessero avvistato alcunché di sospetto entro le ore 14.00 del 31 maggio.<sup>59</sup>

Come abbiamo anticipato, le unità tedesche, all'oscuro delle decrittazioni nemiche, iniziarono a salpare più tardi ed esattamente alle ore 01.00 del 31 maggio. Anch'esse erano suddivise in un gruppo esplorante avanzato (5 incrociatori da battaglia, 5 incrociatori leggeri e 30 cacciatorpediniere agli ordini dell'ammiraglio Hipper) e nel grosso della Hochseeflotte di Scheer, arretrato di 50 miglia e comprendente 16 dreadnoughts, 6 predreadnoughts, 6 incrociatori leggeri e 31 cacciatorpediniere.

A parte il vantaggio garantito agli inglesi dalla loro Stanza 40, le prime mosse operative germaniche non furono felici, poiché fallirono completamente nei loro compiti esploranti sia i numerosi U-boote dislocati da giorni in avanscoperta, sia i dirigibili Zeppelin, levatisi in volo all'ultimo momento, quando cioè le condizioni meteorologiche sembrarono migliorate. È quasi inutile sottolineare che gli inglesi furono immediatamente informati del mancato avvistamento delle proprie navi, grazie alle solite decrittazioni dei radiomessaggi diramati a Berlino dai suddetti mezzi da ricognizione avversari.<sup>60</sup>

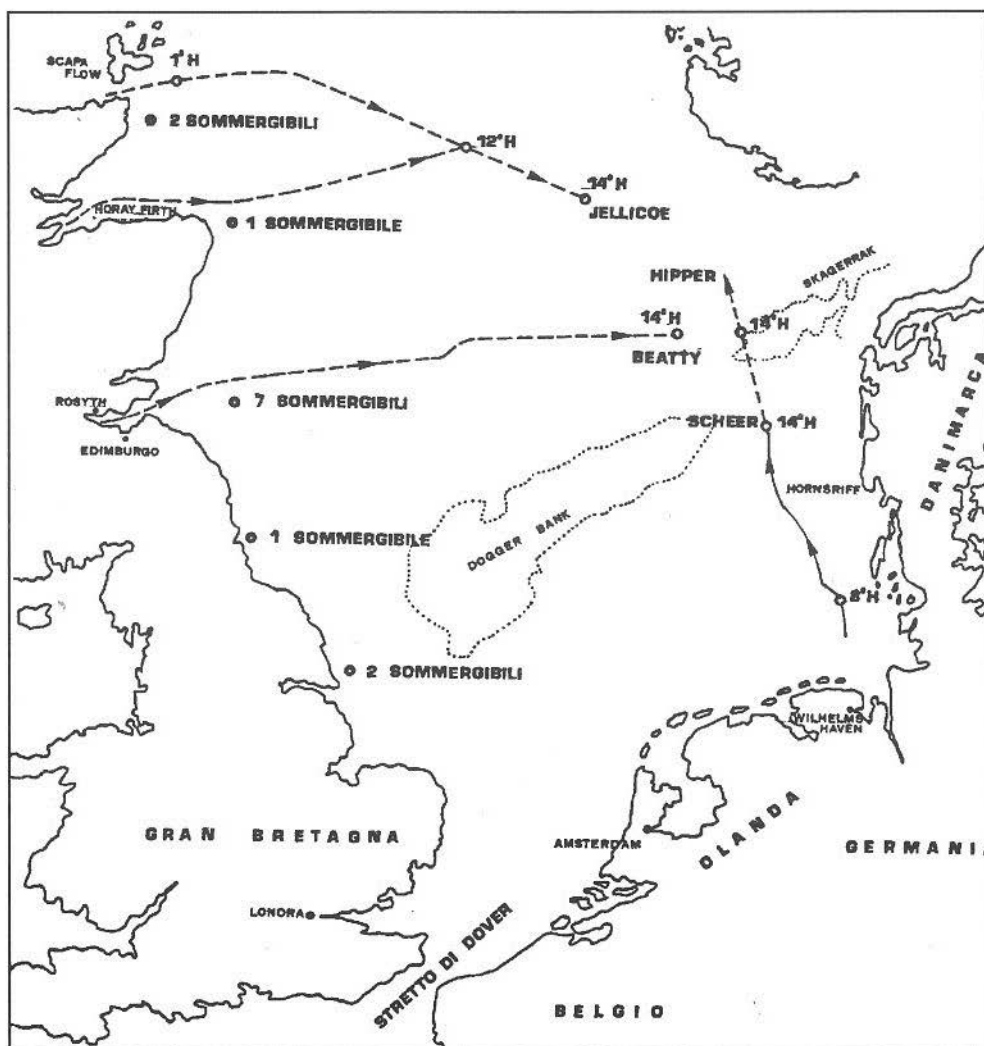
\* \* \* \* \*

La storica battaglia navale dello Jutland (o dello Skagerrak, come la chiamarono i tedeschi) iniziò alle 14.07 del 31 maggio 1916, quando unità leggere avanzate di Beatty avvistarono due cacciatorpediniere tedeschi del gruppo Hipper che stavano ispezionando un mercantile neutrale, ingaggiando poi con esse alle 14.28 un preliminare duello di artiglierie. Avvertiti da tale contatto di essere nelle vicinanze degli attesi incrociatori

---

59. Corbett J. S.: *Storia della grande guerra ricostruita sui documenti ufficiali. Le operazioni navali*, vol. III, Livorno, traduzione a cura dell'Istituto di Guerra Marittima, 1925, p. 323-324.

60. P.R.O., fondo ADM 137, cartelle 4067 e 4168 citate.



*Battaglia dello Jutland - fase di avvicinamento - 31 maggio 1916*



da battaglia nemici, gli inglesi fecero anche decollare uno dei quattro idrovolanti della nave appoggio *Engadine*, che però non vide nulla. Finalmente alle 15.20 si avvistarono a vicenda i 6 incrociatori da battaglia britannici e i 5 tedeschi, che alle 15.48 aprirono il fuoco, dando inizio alla prima fase della battaglia, protrattasi poi, con alcuni intervalli, fino alle 18.05.<sup>61</sup>

È importante a questo punto precisare che già alle 14.54 la Stanza 40 aveva effettuato una delle più importanti decrittazioni dell'intera operazione, interpretando il radiomessaggio con il quale l'ammiraglio Scheer aveva appena comunicato ad Hipper la posizione della sua retrostante Hochseeflotte in lat. 56°10' Nord, long. 6°40' Est. Tuttavia, per una grossolana negligenza, lo Stato Maggiore della Royal Navy non diramò questa determinante informazione né a Jellicoe né a Beatty, quest'ultimo in una pericolosa posizione avanzata e perciò particolarmente esposto ad essere avviluppato dall'intera flotta germanica.<sup>62</sup>

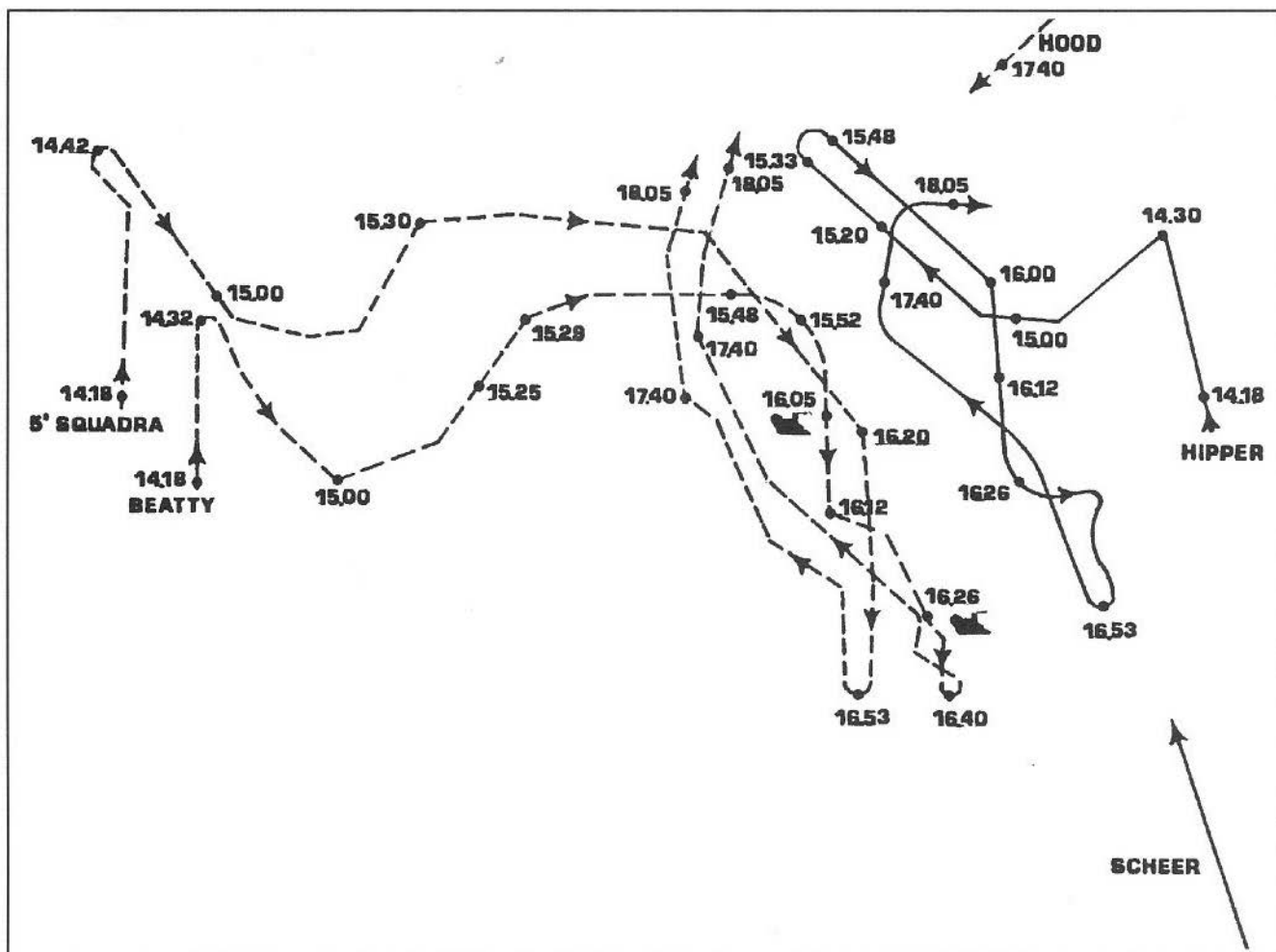
Oltre a tale insufficienza funzionale ed intellettuale del proprio Stato Maggiore, la Royal Navy evidenziò in quella prima fase dello scontro, cioè durante il combattimento tra gli incrociatori da battaglia, tutta la fallacia della sua precedente politica delle costruzioni navali, che l'ex Primo Lord del Mare ammiraglio Fisher aveva notoriamente improntato al culto della velocità e dei massimi calibri, a detrimento della protezione e della galleggiabilità. Non solo infatti si ebbe allora la riprova (dopo altre infelici esperienze precedenti) che in pratica le grandi navi da guerra inglesi non erano affatto più rapide delle similari unità germaniche, ma anche che la loro superiorità nel calibro dei cannoni era totalmente neutralizzata da un pessimo munizionamento, da inferiori apparati ottici e da una minore celerità di tiro.

Restavano quindi senza alcun compenso sulle navi britanniche, e soprattutto sugli incrociatori da battaglia (la cosiddetta "cavalleria del mare") le notevoli debolezze strutturali, i ridotti spessori delle corazze, la scarsa compartimentazione subacquea e gli inadeguati sistemi di sicurezza

---

61. Si precisa che, a parte le unità leggere e di scorta, le grandi navi cannoniere a disposizione allora del viceammiraglio Beatty erano gli incrociatori da battaglia *Lion* (nave ammiraglia), *Princess Royal*, *Queen Mary*, *Tiger*, *New Zealand* e *Indefatigable* e, più arretrate, le quattro recentissime super-dreadnoughts *Barham*, *Valiant*, *Warspite* e *Malaya*. Ad esse si contrapponevano i cinque incrociatori da battaglia *Lützow* (nave ammiraglia), *Derfflinger*, *Seydlitz*, *Moltke* e *Von der Tann* del viceammiraglio tedesco Hipper.

62. P.R.O., fondo ADM 137, cartella 4067, decrittazione delle 14.54 del 31 maggio 1916.



nelle torri di grosso calibro e nei depositi di munizioni, tutti limiti a suo tempo accettati allo scopo di devolvere maggiori spazi e pesi ai potenti apparati motore.<sup>63</sup>

Fu così che entro trentotto minuti di fuoco e nonostante la netta inferiorità numerica tedesca, i due incrociatori da battaglia inglesi *Indefatigable* e *Queen Mary*, centrati in successione dal preciso tiro delle navi di Hipper, saltarono in aria senza alcun corrispettivo, trascinando negli abissi 2.293 uomini. A tale disastro avevano contribuito, oltre alle accennate deficienze tecnico-strutturali, anche incredibili errori britannici nella scelta iniziale della rotta di approccio al nemico, nella distribuzione dei bersagli, nelle comunicazioni e nella manovra, tanto che le quattro potenti supercorazzate che accompagnavano gli incrociatori da battaglia di Beatty entrarono in combattimento con venti minuti di ritardo, essendo state relegate e distanziate in coda alla formazione.<sup>64</sup>

Il fitto scambio di salve tra le opposte formazioni d'avanguardia proseguì senza che gli inglesi, ripetutamente colpiti, riuscissero a mettere fuori combattimento una sola nave tedesca. Quindi alle 16.33 gli esploratori di Beatty comunicarono angosciosamente l'avvistamento a sud est delle 16 dreadnoughts e 6 predreadnoughts di Scheer che, come sappiamo, la Stanza 40 aveva localizzato in mare fin dalle 14.54, senza che peraltro Beatty ne fosse stato informato. Egli allora si affrettò a virare di 180° e a fuggire verso nord, andando incontro a Jellicoe, con i suoi quattro residui incrociatori da battaglia, seguiti con un certo ritardo dalle quattro supercorazzate.

Durante tale manovra di disimpegno di Beatty rimane piuttosto significativo il fatto che le quattro suddette superdreadnoughts britanniche, accreditate di una velocità di 25 nodi, non siano riuscite a distanziare sulla nuova rotta settentrionale le dreadnoughts germaniche inseguatrici, che potevano correre al massimo a 20-21 nodi: esempio luminoso di quanto poco possa valere, in un combattimento manovrato, una velocità superiore di 4-5 miglia orarie.

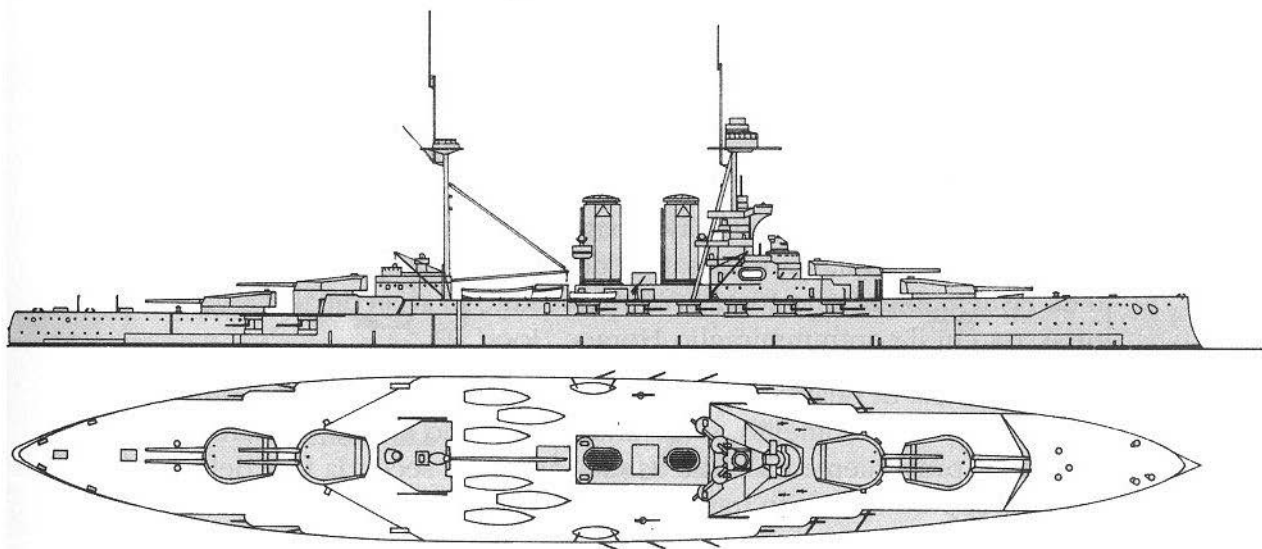
---

63. Hase G.: *Due incontri fra cugini*, traduzione a cura dell'Ufficio Storico della Marina militare, Livorno 1931, p. 63 e P.R.O., fondo ADM 137, cartella 4052: *Gran Fleet gunnery and torpedo orders, Jutland battle*, p. 26.

64. Frost H. H.: *La battaglia dello Jutland*, Roma, traduzione a cura dell'Ufficio Storico della Marina militare, 1940, p. 190.

## VALIANT

*Nave da battaglia della Marina britannica*



Scala 1:1250

### CARATTERISTICHE

*Dislocamento normale:* 29.150 tonnellate

#### *Dimensioni:*

lunghezza f.t. 195 m.  
lunghezza fra p.p. 183,2 m.  
larghezza 27,6  
immersione 9,7

#### *Apparato motore:*

4 gruppi turboriduttori Brown-Curtis;  
24 caldaie Babcock-Wilcox;  
4 assi  
potenza 75.000 HP

*Velocità:* 24 nodi

#### *Armamento:*

VIII-381/42, XII-152/45,  
II- 76 mm., 5 MG,  
4 tls. da 533 mm.

#### *Protezione:*

verticale max. 330 mm.  
orizzontale max. 51 mm.  
armamento max. 330 mm.  
torrione 280 mm.

*Varo:* 4 novembre 1914

*Servizio:* 19 febbraio 1916

*Rimodernamento:* 1937-1940

*Radiazione:* agosto 1948

### DATI STORICI

La **Valiant** e le altre quattro unità della stessa classe furono non solo tra le più famose navi della Marina britannica, ma costituirono un netto miglioramento rispetto alle precedenti navi da battaglia realizzate per la Royal Navy. Volute dal Primo Lord dell'Ammiragliato Winston Churchill, queste navi introdussero soluzioni di avanguardia: per la prima volta in navi di queste dimensioni fu adottato un apparato motore alimentato con combustibile liquido, che permetteva il raggiungimento di elevate velocità, riservate fino ad allora agli incrociatori da battaglia; per l'armamento principale fu scelto il calibro di 381 mm., allora non ancora utilizzato da alcuna Marina. La **Valiant** prese parte alla prima guerra mondiale, partecipando anche alla battaglia dello Jutland.

La prima fase del combattimento proseguì quindi su direttrice nord, con il gruppo di Beatty premuto in retroguardia dalle sopraggiungenti corazzate di Scheer e, a levante, dai cinque incrociatori da battaglia di Hipper, che avevano anch'essi invertito la rotta. La situazione per Beatty stava quindi diventando assai critica, allorché in suo aiuto giunsero da nord est altri tre incrociatori da battaglia connazionali, che costituivano l'avanguardia dell'accorrente Grand Fleet di Jellicoe e che impegnarono le similari unità di Hipper dal lato opposto. Anche questo nuovo gruppo navale inglese dovette tuttavia pagare amaramente, entro pochi minuti, le modeste qualità incassatrici degli incrociatori da battaglia voluti da Fisher, poiché alle 18.32 l'*Invincible* saltò in aria con altri 1.025 marinai, tra cui il contrammiraglio Horace Hood.<sup>65</sup>

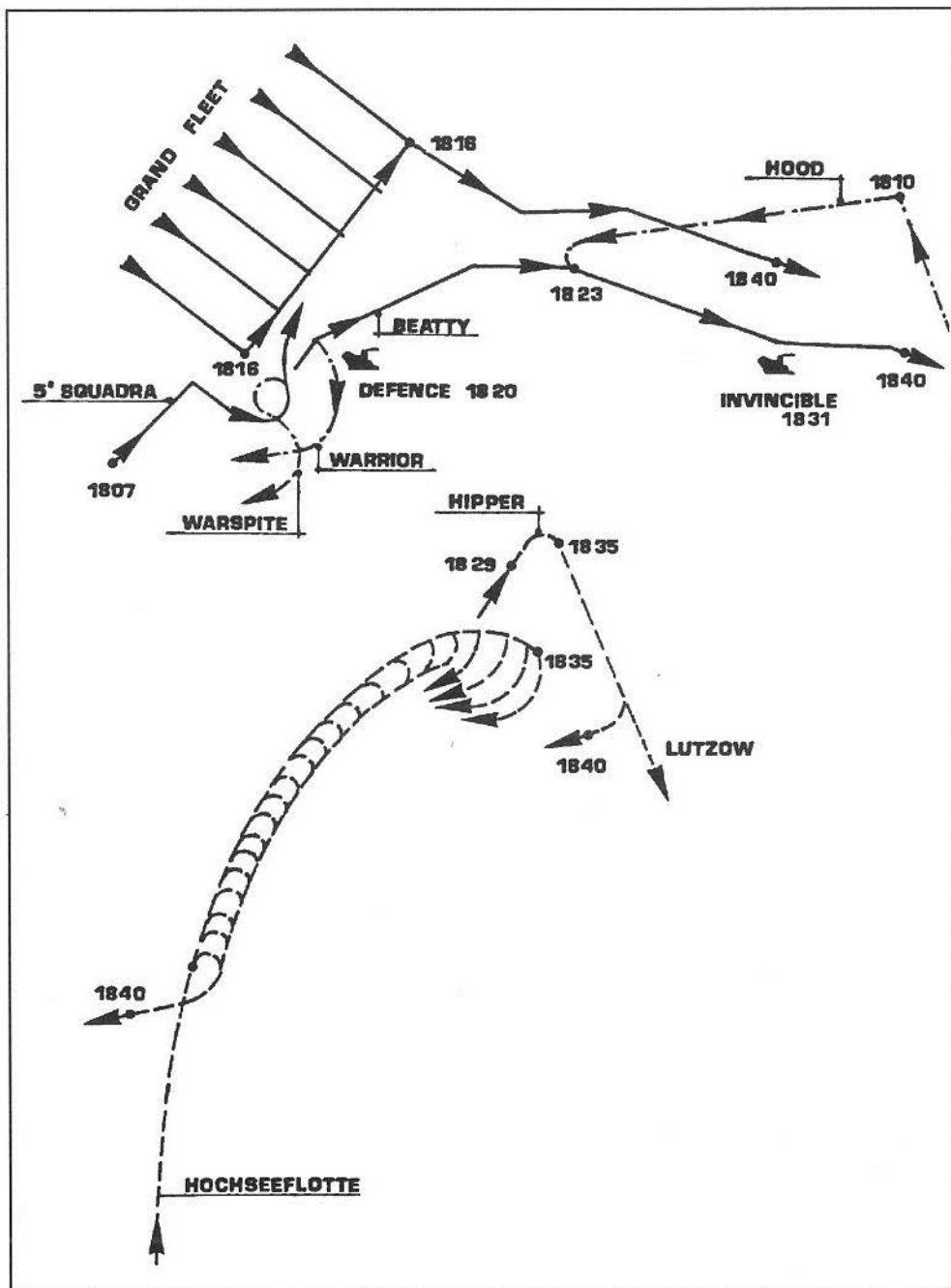
Per fortuna di Beatty la Grand Fleet di Jellicoe giunse finalmente nella zona del combattimento, schierandosi in modo tale da tagliare la "T" al nemico proveniente da sud e dando inizio alla seconda fase della battaglia. Neppure in questo frangente però gli inglesi poterono evitare dolorose perdite, dal momento che l'incrociatore corazzato *Defence* saltò in aria con 903 vittime, la superdreadnought *Warspite* venne danneggiata e costretta a rientrare alla base e l'incrociatore corazzato *Warrior* fu ridotto talmente male da affondare più tardi.

Appagati dai suddetti notevoli successi e con tutte le loro grandi navi ancora a galla, i tedeschi, consapevoli nondimeno di essere pesantemente soverchiati dal numero, pensarono da allora in poi soltanto a ritirarsi e a raggiungere le basi di partenza. A tale proposito l'ammiraglio Scheer compì un capolavoro di manovra, invertendo "a un tempo" la marcia della sua Hochseeflotte, sostenuto e protetto dagli incrociatori da battaglia di Hipper e da un deciso attacco silurante dei suoi cacciatorpediniere. I tedeschi vennero inoltre inopinatamente agevolati nella loro difficile manovra di disimpegno proprio dal prudentissimo ammiraglio Jellicoe che, a causa della sua solita eccessiva paura delle siluranti nemiche, accostò dalla parte opposta e si allontanò quindi da Scheer. La conclusione fu la rottura del contatto balistico poco prima del tramonto e la perdita da parte inglese di una favorevolissima ed irripetibile opportunità.<sup>66</sup>

---

65. Campbell J.: *Jutland: an analysis of the fighting*, Londra, Conway Maritime Press, 1986, p. 158-160. L'*Invincible* era stato il primo incrociatore da battaglia in assoluto e aveva già combattuto la battaglia delle Falkland.

66. Bennett G.: *The battle of Jutland*, Newton Abbot, David & Charles, 1972, p. 121-123.



Battaglia dello Jutland - 2<sup>a</sup> fase - 31 maggio 1916

Durante la notte si svolse la terza ed ultima fase dello scontro, con le due flotte contrapposte che marciavano inconsapevolmente su rotte convergenti in direzione sud. E nemmeno in questa fase mancarono gli errori in campo britannico, sotto forma di falsi avvistamenti, omesse o ritardate comunicazioni e contraddittorie notizie sulla posizione della Hochseeflotte, che comunque, trovandosi a ponente del nemico, avrebbe dovuto “scavalcare” la lunga linea di fila inglese prima di raggiungere le proprie basi in Germania.

Fallirono soprattutto nei loro compiti ricognitivi notturni i cacciatorpediniere britannici, che l'ammiraglio Jellicoe aveva concentrato in retroguardia nell'esatta supposizione che il nemico avrebbe potuto passare di poppa alla Grand Fleet e aprirsi così la strada verso Wilhelmshaven. Quando infatti questa ipotesi si avverò verso la mezzanotte, tali cacciatorpediniere, pur severamente impegnati da ciò che chiaramente appariva come l'avanguardia della Hochseeflotte, omisero di informare compiutamente il Comandante in capo inglese. Da parte sua Jellicoe interpretò con grande superficialità i visibili segni di ripetuti scontri nella sua retroguardia, attribuendoli a duelli minori tra siluranti in esplorazione.<sup>67</sup>

Veramente sfortunato fu invece il seguente episodio. Alle 21.58 l'Ammiragliato di Londra informò il Comandante della Grand Fleet della presunta posizione della Hochseeflotte, che era stata ricavata da una decrittazione di un radiomessaggio dell'incrociatore leggero tedesco *Resensburg*, senza ovviamente sapere che quest'unità aveva sbagliato nel segnalare il proprio punto-nave. Constatata sulla carta nautica l'impossibilità che il nemico si trovasse realmente nella zona comunicatagli da Londra e ignorando la reale natura dell'equivoco, Jellicoe perse frettolosamente ogni fiducia nell'attendibilità delle informazioni dell'Ammiragliato e fatalmente non dette credito ad una successiva fondamentale ed esattissima notizia, sempre d'origine crittografica, comunicatagli alle 22.41. Essa rendeva noto che “la flotta da battaglia germanica aveva ricevuto alle 21.14 l'ordine di rientrare alla base, con rotta sud sud est e velocità di 16 nodi e con gli incrociatori da battaglia in retroguardia”.<sup>68</sup>

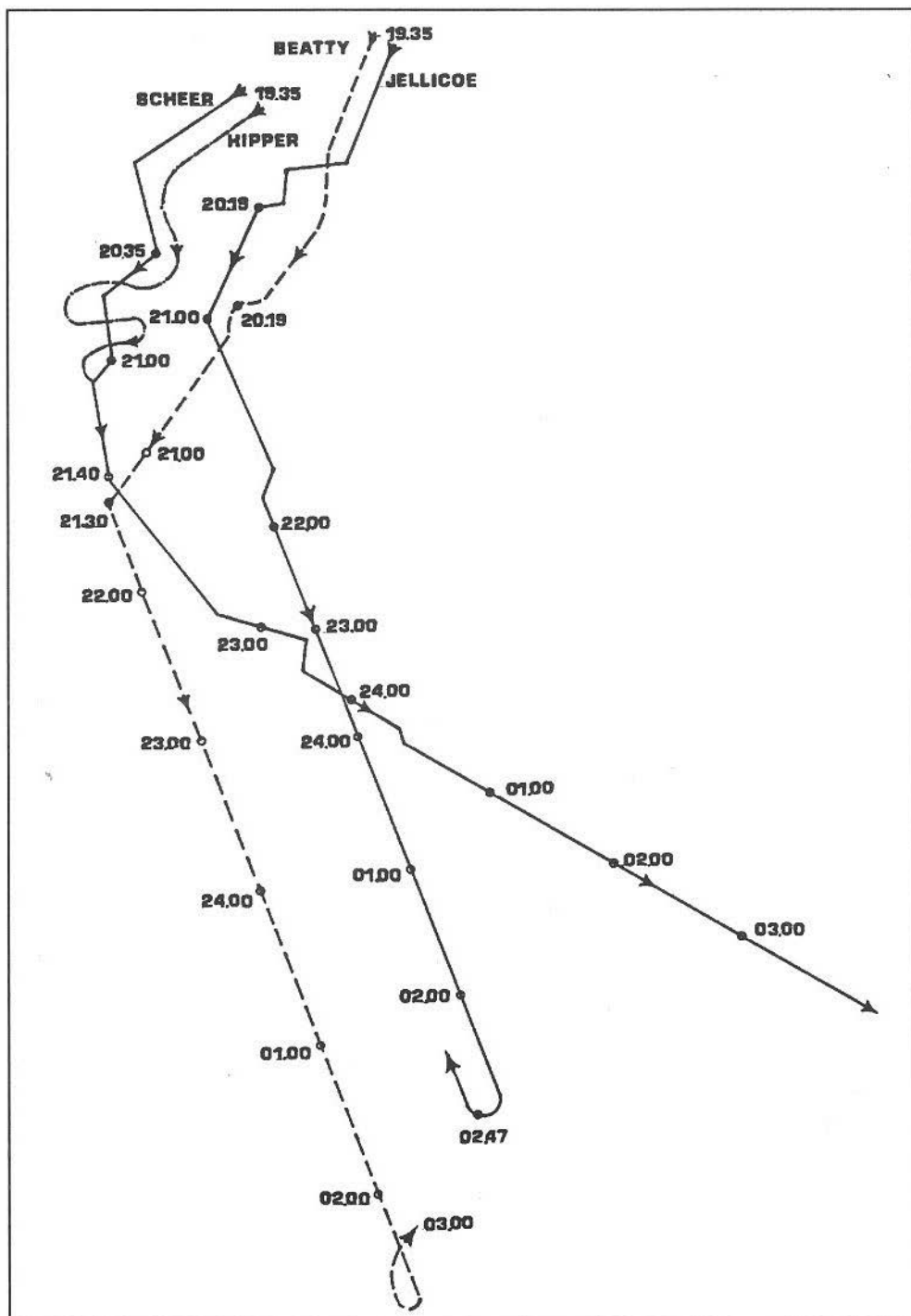
Questa importantissima informazione trasmessa a Jellicoe, frutto di tre decrittazioni realizzate dalla Stanza 40 tra le 21.37 e le 21.54, avrebbe

---

67. P.R.O., fondo ADM 137, cartella 2134: *Battle of Jutland, 31 May - 1 June 1916*.

68. British Admiralty: *La battaglia dello Jutland*, resoconto ufficiale inglese, tradotto a cura dell'Ufficio Storico della Marina militare, Firenze, Carpigiani & Zipoli, 1927, p. 161.





Battaglia dello Jutland - fase notturna 31 maggio - 1 giugno 1916

senz'altro permesso ad un comandante in capo meno prevenuto di tagliare la rotta obliqua di Scheer, che ora puntava evidentemente su Horns Reef, anticamera settentrionale delle basi in Germania e porta di accesso ai canali dragati di sicurezza.<sup>69</sup>

Comunque sia, se la presunzione di Jellicoe impedì l'aggancio della Hochseeflotte in ritirata, l'Ammiragliato britannico fu parimenti colpevole di non aver fornito al Comandante superiore in mare ulteriori notizie sulla flotta nemica, nonostante l'inalterato elevatissimo flusso di preziose informazioni crittografiche provenienti dalla Stanza 40. Nella circostanza le più gravi omissioni di Londra riguardarono il mancato invio a Jellicoe delle risultanze di altre cinque decrittazioni, che vennero effettuate prima della mezzanotte e che confermavano l'esplicita intenzione della Hochseeflotte di raggiungere Horns Reef, mantenendo una rotta verso sud est.<sup>70</sup>

Di conseguenza, a dispetto della schiacciante superiorità numerica e dell'incalcolabile vantaggio informativo inglese, la flotta tedesca – come abbiamo anticipato – riuscì verso mezzanotte a passare a poppa della Grand Fleet, scavalcando lo sbarramento frapposto dalle navi britanniche in direzione delle basi in Germania. Il prezzo pagato dai tedeschi durante la già accennata serie di scontri nell'oscurità con la retroguardia avversaria consistette nella perdita della predreadnought *Pommern*, di tre incrociatori leggeri e di un cacciatorpediniere, mentre gli inglesi subirono nella stessa circostanza l'affondamento dell'incrociatore corazzato *Black Prince* e di cinque cacciatorpediniere. Inoltre, sempre durante la notte, il viceammiraglio Hipper abbandonò il suo danneggiatissimo incrociatore da battaglia *Lützow*, che venne autoaffondato.<sup>71</sup>

All'alba del 1° giugno 1916 gli inglesi trovarono il mare deserto e dovettero quindi ammettere di essere stati battuti nella manovra notturna – così come lo erano stati nel combattimento diurno – da un nemico inferiore e ormai irraggiungibile lungo le proprie rotte di sicurezza.

Le perdite rimasero pertanto stabilizzate sulle seguenti cifre: gli inglesi avevano visto colare a picco 3 loro incrociatori da battaglia, 3 incrociatori corazzati e 8 cacciatorpediniere per complessive 113.580 tonnellate,

---

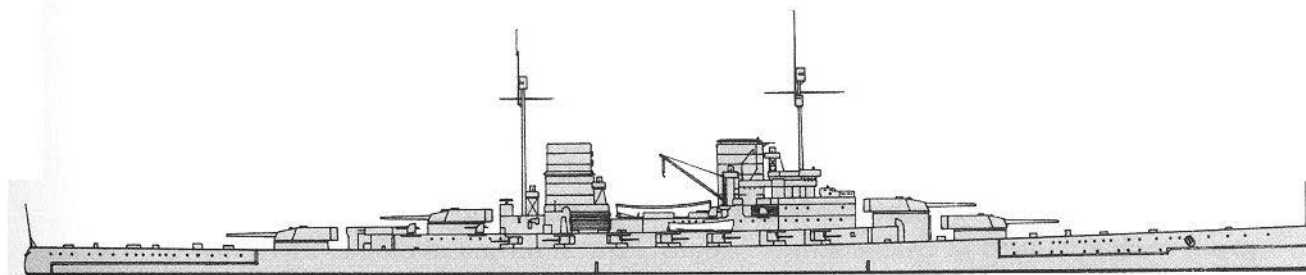
69. P.R.O., fondo ADM 137, cartella 4067, decrittazioni inglesi delle ore 21.37 (due) e 21.54 del 31 maggio 1916.

70. *Ibidem*, decrittazioni delle ore 21.52, 22.43, 23.14, 23.37 e 23.42 del 31 maggio 1916.

71. P.R.O., fondo ADM 137, cartella 303: *Jutland reports*.

## LUTZOW

*Incrociatore da battaglia della Marina Imperiale tedesca*



Scala 1:1250

### CARATTERISTICHE

*Dislocamento normale:* 26.741 tonnellate

#### *Dimensioni:*

lunghezza f.t. 210 m.

larghezza 28,9 m.

immersione 8,2 m.

#### *Apparato motore:*

4 gruppi di turbine Marine;

14 caldaie alimentate a carbone, 4 a nafta;

4 assi

potenza 63.000 HP

*Velocità:* 27 nodi

#### *Armamento:*

VIII-305/50, XIV-150/45, VIII-88/45,

4 tls. da 600 mm.

#### *Protezione:*

verticale max. 300 mm.

orizzontale max. 80 mm.

armamento max. 270 mm.

torrione 300 mm.

*Varo:* 29 novembre 1913

*Servizio:* 8 agosto 1915

*Perdita:* 1 giugno 1916

### DATI STORICI

*Nave elegante e moderna, che adottava la disposizione dell'armamento principale in torri sovrapposte, il Lutzow fu l'Ammiraglia di Hipper alla battaglia dello Jutland; ripetutamente colpito dal tiro inglese fu talmente danneggiato da essere autoaffondato dagli stessi tedeschi. La maggiore resistenza al fuoco nemico dimostrata dagli incrociatori da battaglia tedeschi rispetto a quelli britannici era dovuta a due fattori: l'adozione di una corazzatura più spessa ed una diversa conservazione delle cariche di lancio dei proiettili, che i tedeschi riponevano in bossoli di ottone, al contrario degli inglesi, che immagazzinavano le loro in involucri di seta, assai più vulnerabili.*

mentre i tedeschi lamentavano l'affondamento di una *predreadnought*, di un incrociatore da battaglia, di quattro incrociatori leggeri e di cinque cacciatorpediniere per 61.760 tonnellate. Le vittime britanniche ammontarono a 6.097 morti, 674 feriti e 177 prigionieri e quelle germaniche a 2.551 morti e 507 feriti. Infine il numero delle navi danneggiate fu pressoché identico e cioè 28 inglesi e 27 tedesche.

L'insoddisfazione per l'esito dello scontro, che si assommava ad altre delusioni precedenti, scatenò nel Regno Unito, durante e dopo il conflitto, un'accesa polemica tra accusatori di Jellicoe, denigratori di Beatty e contestatori dell'intera impostazione e conduzione della guerra navale. Nessuno infatti aveva dimenticato le solenni promesse fatte da Fisher nel 1914 e 1915, che prospettavano un'immane vittoria della Grand Fleet contro la Hochseeflotte qualora quest'ultima avesse avuto l'ardire di mostrarsi in pieno Mare del Nord, anche se pochissimi additarono allora l'ex Primo Lord del Mare come il vero responsabile di una errata politica delle costruzioni navali.<sup>72</sup>

In effetti la battaglia del 31 maggio 1916 si risolse per gli inglesi in un'imprevista sconfitta sia tattica – che nessuno ormai mette in dubbio – sia strategica, anche se su quest'ultimo punto c'è ancora chi la pensa diversamente. A nostro giudizio l'insuccesso strategico britannico emerge dalle seguenti considerazioni, raramente prese finora in esame.

Innanzitutto non risponde assolutamente a verità la ripetuta affermazione secondo cui, dopo lo Jutland, le grandi navi tedesche non avrebbero più preso il mare. Al contrario esse sfidarono la Grand Fleet inglese ancora nell'agosto, nell'ottobre e nel novembre di quel 1916, nel novembre 1917 e nell'aprile 1918. Come vedremo nel settimo paragrafo, tutte queste sortite tedesche non portarono ad uno scontro navale proprio per colpa degli inglesi che, pur informati dalla Stanza 40 sulle mosse del nemico, perdurarono nel loro atteggiamento prudentiale e si lasciarono sfuggire le varie opportunità.

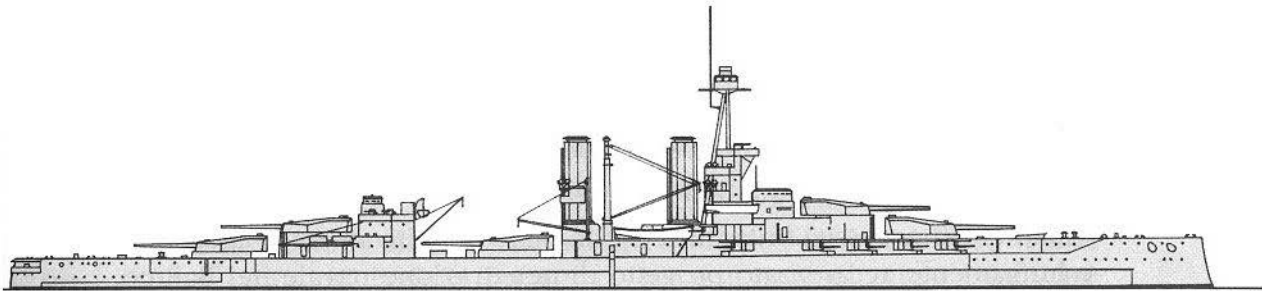
In secondo luogo, considerato l'esito della battaglia dello Jutland o dello Skagerrak, gli inglesi dovettero rinunciare a realizzare un adeguato numero di unità di scorta e antisommergibili, nonché un sufficiente ripianamento del naviglio mercantile perduto ad opera degli U-boote. Ciò a causa del perdurante impegno dei loro cantieri navali nella costruzione

---

72. Un'esauriente rassegna delle polemiche scoppiate in Gran Bretagna è offerta dal volume di Bacon R.: *Lo scandalo dello Jutland*, Roma, traduzione a cura dell'Ufficio Storico della Marina militare, 1927.

## IRON DUKE

*Nave da battaglia della Marina britannica*



*Scala 1:1250*

### CARATTERISTICHE

*Dislocamento normale:* 25.800 tonnellate

#### *Dimensioni:*

lunghezza f.t. 189,8 m.

larghezza 27,4 m.

immersione 8,4 m.

#### *Apparato motore:*

4 gruppi di turbine Parsons;

12 caldaie Babcock;

4 assi

potenza 29.000 HP

*Velocità:* 21 nodi

#### *Armamento:*

X-343/45, XII-152/45, II-76 mm.,

4 tls. da 533 mm.

#### *Protezione:*

verticale max. 305 mm.

orizzontale max. 45 mm.

armamento max. 280 mm.

torrione 280 mm.

*Varo:* 12 ottobre 1912

*Servizio:* 10 marzo 1914

*Radiazione:* 1946

### DATI STORICI

*L'Iron Duke*, così battezzata in onore del "Duca di ferro" Wellington, il vincitore di Napoleone a Waterloo, faceva parte di una classe di quattro unità, che riproponeva, con modeste modifiche nell'armamento secondario, il precedente progetto delle "King George V". L'Iron Duke fu la nave ammiraglia di Jellicoe allo Jutland; dopo la guerra fu trasformata in nave scuola cannonieri sopravvivendo così alle demolizioni imposte dai Trattati Navali del 1922-1936.

e nel mantenimento in efficienza delle grandi navi, in persistente competizione con l'imbattuta Hochseeflotte.<sup>73</sup>

Un'altra negativa conseguenza strategica della battaglia dello Jutland fu per la Royal Navy la rinuncia al tanto auspicato blocco ravvicinato dei porti commerciali tedeschi e delle basi dei temibili U-boote. Infatti tale operazione avrebbe potuto essere facilmente contrastata dall'ancora vitale flotta da battaglia germanica, pronta a compiere attacchi di sorpresa contro le forze bloccanti e in grado di imporre così un grande scontro navale presso le proprie coste, cosa che gli inglesi – come si ricorderà – avevano scelto di evitare fin dal 30 ottobre 1914.<sup>74</sup>

L'ultimo e più importante risultato strategico della battaglia dello Jutland fu la necessità britannica di annullare definitivamente l'accennato e lungamente accarezzato progetto di penetrazione navale nel Baltico, per appoggiare colà uno sbarco anglo-russo in Pomerania, a nord est di Berlino. Questo piano, come si ricorderà, mirava a stabilire l'agognato contatto con le forze russe, ma la sua cancellazione divenne fatale dopo che Jellicoe e Beatty avevano perso l'occasione buona per distruggere o almeno ridimensionare la Hochseeflotte, che rimaneva così in grado di vigilare in forze sugli accessi al Baltico, grazie al canale di Kiel.

In particolare quest'ultima rinuncia segnò la totale sconfitta dell'intera e tradizionale "strategia periferica" britannica, che restava ora senza valide alternative dopo il forzato abbandono del noto assalto ai Dardanelli alla fine del 1915.

## **6 La neutralità e l'intervento degli Stati Uniti. Aspetti della guerra sottomarina**

Con la scomparsa dagli oceani delle navi da guerra tedesche adibite alla lotta al traffico nemico e con il conseguente dominio inglese sulle rotte marittime mondiali, si rafforzò un contenzioso tra Londra e Washington avente per oggetto la libertà di commercio dei Paesi neutrali, questione spinosa già oggetto di polemiche nel passato. Infatti la maggioritaria corrente isolazionista statunitense, che faceva leva proprio sul ricco mondo imprenditoriale e mercantile della Repubblica

---

73. Santoni A.: *La battaglia dello Jutland demistificata*, in "Panoplia", gennaio-marzo 1990.

74. Vds. il precedente terzo paragrafo di questo capitolo.

stellata, ambiva a mantenere fitti e indiscriminati rapporti commerciali con tutti i belligeranti, rispondendo alla sola logica del profitto.<sup>75</sup>

Il diritto internazionale marittimo invece richiedeva precisi impegni agli operatori neutrali in tempo di guerra, suddividendo le merci in tre categorie: quelle dichiarate di “contrabbando assoluto”, cioè direttamente utili allo sforzo bellico dei contendenti e il cui commercio era quindi proibito; quelle definite di “contrabbando condizionato”, cioè suscettibili ad essere usate per scopi militari e che in tal caso potevano essere equiparate alle merci di assoluto contrabbando su istanza documentata di uno dei belligeranti; e quelle di “non contrabbando”, cioè inequivocabilmente destinate ad usi civili e che godevano quindi di libera circolazione.

Era prevedibile che il Paese belligerante che controllava le rotte marittime – e quindi la Gran Bretagna – mirasse non soltanto a confiscare legittimamente in mare i carichi riconosciuti di “contrabbando assoluto” e destinati al nemico, ma anche a restringere al massimo le liste delle merci di “non contrabbando”, giocando sulla valutazione di quelle rientranti nel “contrabbando condizionato”. Così facendo però gli inglesi urtavano contro gli interessi commerciali dei neutri e quindi soprattutto degli americani, che anche nel passato (ad esempio nelle guerre napoleoniche) si erano trovati più volte in contrasto con Londra per gli stessi motivi.

Sta di fatto che, con la virtuale scomparsa dei corsari tedeschi e con il consolidato controllo britannico delle rotte atlantiche, il commercio degli Stati Uniti con la Germania e l'Austria-Ungheria precipitò tra il 1914 e il 1916 dal valore di 169 milioni di dollari a quello di un milione e mezzo di dollari, mentre nello stesso periodo gli scambi commerciali tra Washington e gli anglo-francesi salirono da meno di un milione di dollari a tre milioni e mezzo. Solo a causa quindi della forzata contrazione dei prediletti traffici con la Germania – incapace di mantenere proprie navi mercantili sugli Oceani – e non in seguito ad una premeditata scelta di schieramento politico, gli Stati Uniti divennero l’“arsenale” di Francia e Gran Bretagna, a partire dal 1916.<sup>76</sup>

Basterebbe al proposito rileggere la stampa americana del primo periodo della guerra europea per rendersi conto che le iniziali simpatie

---

75. Santoni A.: *Da Lissa alle Falkland: storia e politica navale dell'età contemporanea*, cit., p. 120.

76. Link A. S. - Catton W. B.: *American Epoch. A history of the United States since 1900*, vol. I: *An era of economic change, reform and world wars, 1900-1945*, New York, Alfred A. Knopf, 1980, p. 164-166.



dell'opinione pubblica statunitense andavano più alla Germania che al Regno Unito, con il quale c'erano stati nel passato numerose controversie sia sui confini canadesi, sia nei Caraibi, sia in Cina, per non parlare dell'atteggiamento inglese durante la guerra di secessione e quella ispano-americana, nonché dell'influenza esercitata dai numerosissimi immigrati cattolico-irlandesi nella Repubblica stellata. Queste precisazioni non sono da trascurare, alla luce dell'imperante confusione sull'atteggiamento americano nel periodo 1914-1916, a torto giudicato simile a quello mantenuto poi tra il 1939 e il 1941.<sup>77</sup>

L'illustrata logica imprenditoriale ed affaristica statunitense poteva essere messa in crisi solo con il concorso di due fattori: la contrazione del crescente traffico atlantico verso i porti britannici, determinata dalla guerra sottomarina tedesca, e l'intromissione della Germania negli affari del continente nordamericano, ancor più grave se accompagnata da una diretta minaccia militare ai confini terrestri e marittimi dell'Unione.

I fatti dimostrarono che il primo di questi ipotetici elementi destabilizzanti non era da solo sufficiente a spingere in guerra gli Stati Uniti. Non bisogna dimenticare infatti che alla prima campagna sottomarina indiscriminata tedesca del 1915 – che con il solo affondamento dei transatlantici inglesi *Lusitania* e *Arabic* causò la morte complessiva di 131 cittadini americani – Washington replicò unicamente con le consuete e inflazionate proteste, guardandosi bene dall'interrompere con Berlino le relazioni diplomatiche. Del resto una parimenti moderata reazione di Washington si verificò anche durante la seconda e brevissima ripresa dell'attività degli U-boote in Atlantico all'inizio del 1916.

Gli Stati Uniti avrebbero quindi abbandonato la tenacissima e interessata neutralità solo se al pericolo di contrazione dei loro ormai unidirezionali traffici verso il Regno Unito e la Francia si fosse aggiunta una diretta minaccia alle proprie frontiere terrestri o marittime. E fu esattamente quest'ultima eventualità che divenne palese a Washington alla fine del febbraio 1917, grazie al più grande successo informativo della Stanza 40 dell'Ammiragliato britannico.<sup>78</sup>

Il 16 gennaio 1917 il ministro degli Esteri tedesco Zimmermann trasmise al proprio ambasciatore a Washington Bernstorff, via cavo sottomarino,

---

77. Questa confusione è dovuta in parte agli sforzi di alcuni storici americani, miranti a legittimare con motivazioni morali il successivo intervento in guerra degli Stati Uniti, che invece, come vedremo, ebbe cause ben più materiali.

78. Beesly P.: *Room 40: British Naval Intelligence 1914-1918*, Londra, Hamish Hamilton, 1982, p. 204-224.

un importantissimo telegramma cifrato, con il quale si comunicava la ripresa della guerra subacquea senza restrizioni per il 1° febbraio, la volontà di Berlino di mantenere gli Stati Uniti neutrali e, in caso di fallimento di tale proposito, il desiderio di una segreta alleanza antiamericana con il Messico e con il Giappone.

È utile ricordare al riguardo che l'Impero nipponico, dopo aver contribuito nel 1914 alla conquista dei possedimenti insulari tedeschi nel Pacifico centrale, era ormai considerato un tiepido nemico della Germania ed un avversario molto più serio per gli Stati Uniti, tanto è vero che esso aveva firmato con la Russia nel giugno 1916 il trattato segreto Motono-Sazonoff, orientato proprio contro Washington. Un eventuale scontro nippo-americano avrebbe quindi costretto la U.S. Navy ad interessarsi molto più del Pacifico che dell'Atlantico, con ovvio sollievo di Berlino.<sup>79</sup>

Ancora più preoccupante per gli Stati Uniti sarebbe stata un'alleanza tra Germania e Messico, considerando che da circa un anno il Governo americano era in contrasto proprio con il Presidente di quest'ultimo Paese, generale Carranza, a causa di sconfinamenti di bande messicane, cui Washington aveva risposto nel 1916 con una vera e propria spedizione punitiva, condotta al di là del Rio Grande dal generale Pershing. I tedeschi desideravano alimentare questa crisi locale nella consapevolezza che un'eventuale guerra aperta tra gli Stati Uniti e il Messico, al di là dell'esito finale, avrebbe vincolato gran parte dell'Esercito americano sulle frontiere meridionali e avrebbe distratto Washington dal conflitto europeo.

Proprio in base a queste considerazioni, nel citato telegramma via cavo del 16 gennaio 1917 il ministro degli Esteri Zimmermann era giunto ad ordinare al proprio ambasciatore Bernstorff di promettere al presidente Carranza, in cambio di un'alleanza militare contro gli Stati Uniti, un cospicuo aiuto finanziario e soprattutto il recupero degli antichi territori del Texas, del Nuovo Messico e dell'Arizona, che Washington aveva sottratto ai messicani nel 1848.

Una simile scottante direttiva del Ministro degli Esteri tedesco doveva naturalmente essere trasmessa con un messaggio cifrato di sicuro recapito. Berlino scelse quindi di utilizzare il cavo sottomarino transatlantico di proprietà americana, unico mezzo di collegamento tra l'Europa e gli Stati Uniti rimasto alla Germania dopo il repentino taglio dei suoi vari

---

79. Hagan K. J.: *This people's Navy: the making of American sea power*, cit., p. 252.

cavi oceanici ad opera del nemico all'inizio del conflitto. Tuttavia il Governo di Washington, al pari di altri governi neutrali, proibiva l'inoltro sulle proprie linee telegrafiche di messaggi cifrati delle Potenze in guerra e permetteva dispacci in cifra alle sole Nazioni non belligeranti.<sup>80</sup>

Per ovviare a questo impedimento, i tedeschi si servirono di due espedienti. Uno fu quello di ottenere da Washington un permesso eccezionale che consentisse loro di comunicare in codice anche all'interno degli Stati Uniti, con il pretesto di avere a che fare con rapporti segreti intesi a predisporre proposte di pace. L'altro stratagemma tedesco, di più vecchia data, fu quello di servirsi della compiacente Svezia per inoltrare sul continente americano messaggi in codice celati nella corrispondenza tra il neutrale Governo di Stoccolma e le proprie sedi diplomatiche locali.

Gli inglesi però si dimostrarono assai pronti a debellare entrambi questi artifici germanici, poiché essi non solo avevano stanziato propri agenti segreti in molti uffici postali di Paesi neutrali, ma erano anche a conoscenza fin dal 1915 del cosiddetto "canale svedese". Fu così che l'Intelligence Service britannico venne in possesso nello stesso gennaio 1917 della copia postale del telegramma Zimmermann, di cui però la Stanza 40 fu in grado di interpretare inizialmente solo l'esplosivo contenuto, ma non tutte le parole, essendo esso cifrato sul nuovissimo e perfezionato codice diplomatico tedesco 0075.

Londra comprendeva che i pur importantissimi indizi emersi da questa prima difficile decrittazione non sarebbero stati sufficienti a convincere gli americani dell'intrigo predisposto ai loro danni da Berlino, ma non si perse d'animo. Infatti gli esponenti della Stanza 40 ritenevano giustamente che un siffatto telegramma nemico sarebbe stato senz'altro ritrasmesso dall'ambasciatore germanico a Washington Bernstorff al suo collega a Città del Messico Eckhardt, incaricato di prendere i contatti diretti con il presidente Carranza. Occorreva quindi reperire tale secondo presumibile telegramma, che si sperava fosse cifrato su un codice più vecchio e quindi di più facile interpretazione.

Il conseguente lavoro di ricerca degli agenti britannici nell'ufficio postale centrale di Città del Messico dette esito positivo il 10 febbraio successivo, quando essi rintracciarono la copia del telegramma Zimmermann che, secondo le esatte previsioni inglesi, Bernstorff aveva ritrasmesso ad Eckhardt non con il sofisticato codice diplomatico 0075 – non ancora

---

80. Findling J. E.: *Zimmermann telegram*, in "Dictionary of American diplomatic history", Westport, Greenwood Press, 1980, p. 525-526.

pervenuto a Città del Messico – ma con il vecchio codice diplomatico 13040, già segretamente catturato dall' Intelligence Service in Persia nel marzo 1915. La Stanza 40 potè quindi decrittare completamente il 19 febbraio le famose e compromettenti istruzioni del Ministro degli Esteri germanico, facendolo poi pervenire al Dipartimento di Stato americano il 24 del mese.<sup>81</sup>

Naturalmente il presidente Wilson e il segretario di Stato Lansing rimasero profondamente colpiti ed indignati dallo svelato complotto tedesco sulle frontiere meridionali dell'Unione e nella vitale area del Pacifico. Essi quindi si procurarono innanzi tutto dalla compagnia telegrafica "Western Union" un'altra copia del telegramma Zimmermann, trasmessa da Bernstorff ad Eckhardt, ebbero dagli inglesi la prova che questo messaggio corrispondeva a quello decrittato a Londra e infine ne consegnarono il testo in chiaro alla stampa americana, che lo pubblicò il 1° marzo, senza citare ovviamente la reale fonte informativa.<sup>82</sup>

Un'ondata di emozione e di rancore antigermanico percorse allora gli Stati Uniti, spazzando via in pochi attimi gran parte delle locali e preesistenti idee isolazioniste ed anglofobe. Fino a quel momento infatti la ripresa della guerra sottomarina indiscriminata tedesca in Atlantico, avvenuta, come previsto, il 1° febbraio 1917, non aveva impedito al Congresso degli Stati Uniti, in maggioranza ancora neutralista, di respingere il 26 seguente la proposta del presidente Wilson di dotare di armamento difensivo le navi mercantili.

Neppure i primi siluramenti e affondamenti di piroscafi battenti la neutrale bandiera a stelle e strisce, ad opera degli U-boote, mutarono il prudente atteggiamento statunitense e solo la ricordata pubblicazione del telegramma Zimmermann permise a Wilson di superare, proprio la sera di quello stesso 1° marzo 1917, le ostilità del Congresso all'auspicato armamento difensivo delle navi mercantili americane.

Infine il 21 marzo il Presidente convocò le Camere per il 2 aprile ed il seguente giorno 6 Washington dichiarò lo stato di guerra con la Germania. Pertanto Wilson, che secondo la più consapevole storiografia americana "non voleva entrare in guerra, ne fu spinto dagli eventi".<sup>83</sup>

\* \* \* \* \*

---

81. Devlin P.: *Too proud to fight. Woodrow Wilson's neutrality*, New York, Oxford University Press, 1975, p. 648-656.

82. Hoy H. C.: *40 O.B. La chambre secrète de l'Amirauté*, Parigi, Payot, 1933, p. 27-28.

83. Tuchman B. W.: *The Zimmermann telegram*, New York, Macmillan, 1958, p. 180.

Quando ebbe inizio in Atlantico la terza ed ultima campagna sottomarina senza restrizioni (1° febbraio 1917) la Marina germanica disponeva di 106 U-boote, di cui però solo 36 in zona d'operazioni. Tali sommergibili poi divennero 128 nel marzo e toccarono la cifra record di 146 nell'ottobre 1917, anche se non furono mai contemporaneamente in mare più dei 70 battelli presenti il 13 ottobre di quell'anno.<sup>84</sup>

Il primato assoluto di affondamenti mensili – tuttora valido nonostante le esperienze della seconda guerra mondiale – fu subito conseguito nell'aprile 1917, con 354 mercantili colati a picco dagli U-boote per 834.549 t.s.l., di cui 516.394 t.s.l. inglesi. A Londra pertanto la preoccupazione salì ai massimi livelli e si temette perfino di dover chiedere la resa entro novembre se non si fossero trovate contromisure più idonee.

Il primo importante provvedimento adottato in Gran Bretagna fu costituito dalla messa in opera entro la fine del conflitto di 133 nuovi cantieri navali pubblici e privati. E fu proprio da tali scali che venne varato un crescente numero di piroscafi e di unità di scorta, considerando che gli arsenali prebellici erano pesantemente impegnati nel mantenere in efficienza le grandi navi inglesi, sempre indispensabili per contrastare quella stessa flotta da battaglia tedesca che la Grand Fleet era stata incapace di battere allo Jutland.

L'entrata in guerra degli Stati Uniti permise poi il diretto intervento nelle acque europee della U.S. Navy, che inviò a Scapa Flow una divisione di corazzate e cedette alla Marina britannica, entro il dicembre 1917, 52 cacciatorpediniere e 27 navi-pattuglia.

Intanto nel maggio 1917 era stata attuata una necessaria riorganizzazione all'interno dell'Ammiragliato inglese. Fu infatti istituito un apposito ufficio di protezione del traffico e vennero unificati i due incarichi di Primo Lord del Mare e di Capo di Stato Maggiore nella persona dell'ammiraglio Jellicoe, che aveva già assunto la prima carica il 28 novembre 1916, lasciando il comando della Grand Fleet all'ammiraglio Beatty. Infine il 17 luglio 1917 il dinamico Winston Churchill rientrò nel Governo come Ministro delle munizioni.

La più efficace contromossa di fronte alla crescente minaccia subacquea germanica fu comunque l'attivazione del vecchio sistema dei convogli, già usato largamente durante il periodo della vela. Questo metodo di navigazione non imponeva più l'immobilizzazione del naviglio

---

84. Marder A. J.: *From the "Dreadnought" to Scapa Flow*, vol. IV: *1917, year of crisis*, Londra, Oxford University Press, 1969, p. 53.

di vigilanza in zone prefissate, che gli U-boote potevano facilmente eludere, ma richiedeva lo spostamento di tali unità da guerra di piccolo tonnellaggio insieme alle stesse navi mercantili da proteggere, a loro volta raggruppate in grandi complessi di oltre 20 piroscafi.<sup>85</sup>

Tale semplice e redditizio accorgimento era stato rifiutato per quasi tre anni di guerra dagli armatori privati inglesi che, guidati dalla logica del profitto, non volevano che tabelle di partenza e di arrivo collettive condizionassero il movimento delle loro navi mercantili, finendo per rallentare il ritmo dei viaggi individuali e quindi dei guadagni. Il sistema dei convogli era poi parimenti osteggiato e ritenuto inizialmente inefficace dallo stesso Primo Lord del Mare Jellicoe e da altri ammiragli della Royal Navy che, come lui, erano per lo più discepoli di Fisher.<sup>86</sup>

Finalmente, superando le accennate difficoltà ed obiezioni, nel maggio 1917 i convogli furono introdotti sulle rotte transatlantiche e su quelle per la Scandinavia, mentre nell'ottobre successivo tale sistema venne allargato al Mediterraneo, dove gli U-boote tedeschi stavano raccogliendo grandissimi successi.

A dimostrazione della perdurante efficacia di siffatta antica contro-misura, gli affondamenti mensili alleati diminuirono nella seconda metà del 1917 da una media di 650.000 t.s.l. a quella di 400.000 t.s.l., mentre nel 1918 essi non superarono le 342.000 t.s.l. di marzo. Salirono invece, a dispetto delle scettiche previsioni di Jellicoe, le perdite tedesche, che nel 1916 furono di 22 U-boote, nel 1917 di 66 e nei dieci mesi e mezzo di guerra del 1918 di 73.

L'incrementata capacità controffensiva alleata contro il pericolo sottomarino fu merito della maggiore tempestività di intervento delle scorte ravvicinate, del sempre più intenso lavoro della Stanza 40 e di nuove armi, quali gli apparati idrofonici perfezionati, le bombe di profondità di grande potenza e una collaborazione aerea più estesa lungo le coste. Non ottennero invece molti successi le famose "Q ships", cioè quei vecchi e piccoli mercantili britannici, dotati di consistente armamento mascherato, che avevano il compito di sorprendere ed eliminare l'inconsapevole U-boot venuto in superficie per cannoneggiare simili modesti bersagli.<sup>87</sup>

---

85. P.R.O., fondo ADM 137, cartelle 1322, 1323, 1324, 1534, 1535 e 1536: *Convoys policy 1917-1918*.

86. Bisogna ricordare al proposito che all'inizio della guerra erano riuniti in convogli soltanto i preziosissimi trasporti truppe dell'Intesa.

87. Vds. Campbell G.: *Le mie navi mistero*, Firenze, La Nuova Italia, 1932.



Il consuntivo finale della guerra sottomarina tedesca parla dell'affondamento di 5.234 navi mercantili alleate o neutrali, per un totale di 12.185.832 t.s.l., nonché di 10 corazzate, 18 incrociatori, 20 cacciatorpediniere e 9 sottomarini dell'Intesa.

Dei 372 sommergibili di ogni tipo costruiti in Germania prima e durante la guerra, 178 andarono perduti in operazione, 24 furono autodistrutti o internati in porti neutrali, 5 furono ceduti all'Austria e alla Bulgaria e 165 caddero nelle mani delle Potenze dell'Intesa al termine del conflitto. Infine altri 226 U-boote non fecero in tempo ad essere completati dai cantieri tedeschi prima dell'armistizio.

## **7 Le ultime azioni navali nel Mare del Nord e la vittoria alleata**

Come abbiamo già precisato e a differenza di quanto è stato raccontato ingiustamente per tanti anni, la flotta da battaglia tedesca non tenne affatto un atteggiamento rinunciatario e passivo dopo lo scontro dello Jutland. Infatti a distanza di due mesi e mezzo da questo combattimento, e precisamente il 18 agosto 1916, la Hochseeflotte uscì nuovamente in mare per eseguire quel bombardamento della città inglese di Sunderland che il maltempo aveva consigliato di sostituire proprio con la famosa scorreria nello Skagerrak del 31 maggio.<sup>88</sup>

Era destino però che tale missione non fosse portata a termine e che quindi la città di Sunderland non subisse la stessa sorte di Yarmouth, Hartlepool, Whitby, Scarborough e Lowestoft, cioè di quei centri della costa orientale inglese già bersagliati dal mare. Questa volta l'operazione venne frustrata da un errato avvistamento compiuto da un dirigibile germanico, che nella mattinata del 19 agosto sbagliò nel segnalare a sud un certo numero di grandi navi nemiche, verso cui quindi diresse la Hochseeflotte dell'ammiraglio Scheer, intenzionata ad affrontare il combattimento. Ciò causò invece solo un'inutile e fatale deviazione tedesca dall'iniziale obiettivo rappresentato dalla città di Sunderland, distante ormai appena 60 miglia. Così facendo, inoltre, la flotta da battaglia germanica si allontanò inconsapevolmente proprio dalla Grand Fleet, che la stava cercando più a nord sulla scorta delle solite tempestive decrittazioni.<sup>89</sup>

Da parte sua l'ammiraglio Jellicoe, che all'epoca si trovava ancora al comando della Grand Fleet, rimase talmente intimorito dall'affondamento mattutino di un proprio incrociatore leggero (il *Nottingham*) ad opera di

---

88. P.R.O., fondo ADM 137, cartella 1947: *High Seas Fleet sortie, August 1916*.

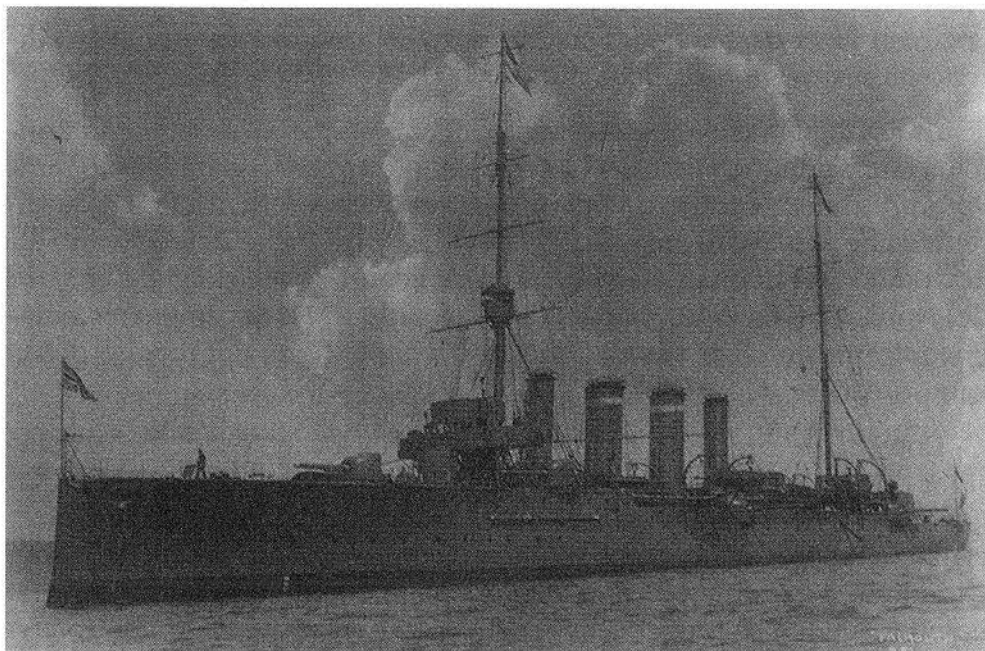
89. Cfr. P.R.O., fondo ADM 137, cartelle 4067, 4168 e 4169 citate.



un U-boot e dal successivo avvistamento di un altro sommergibile, da tornare provvisoriamente indietro, mancando così l'occasione di agganciare un nemico inferiore. Oltretutto gli inglesi persero sulla rotta di ritorno un altro incrociatore leggero, il *Falmouth*, vittima di un attacco subacqueo.

La Royal Navy patì pertanto un'altra delusione, anche se un proprio sommergibile riuscì a danneggiare la corazzata tedesca *Westfalen* lungo l'originaria rotta di avvicinamento a Sunderland, episodio che comunque non aveva determinato alcuna modifica all'aggressivo progetto di Scheer, fallito per i motivi suddetti.

Sempre nel 1916 la flotta germanica, cioè la più debole tra le due antagoniste, lanciò altre due consecutive sfide, incrociando nel Mare del Nord nell'ottobre e nel novembre. La prima provocazione, avvenuta esattamente il 19 ottobre e consistente in una scorreria in forze a sud del Dogger Bank, non venne nemmeno raccolta da Jellicoe, che preferì lasciare la Grand Fleet al riparo nei porti per paura dei sommergibili, pur essendo informato dell'uscita nemica fin dalla sera precedente, grazie a sette decrittazioni.<sup>90</sup>



*Incrociatore leggero inglese "Falmouth"*

90. P.R.O., fondo ADM 137, cartella 4067, radiomessaggi tedeschi decrittati delle ore 18.34, 22.30 e 23.16 del 18 ottobre e delle ore 04.03, 08.34, 09.21 e 10.10 del 19 ottobre.

La nuova uscita in mare di grandi navi tedesche nel novembre 1916 servì invece a proteggere un tentativo di disincagliamento di due U-boat, andati in secca sui bassifondi dello Jutland. Ancora una volta però non accadde nulla di rilevante, poiché la Grand Fleet preferì nuovamente ignorare la sfida, nonostante la Stanza 40 l'avesse messa al corrente delle mosse del nemico. Nell'occasione furono quindi i sommergibili inglesi – cioè l'arma che avrebbe dovuto essere quella del contendente più debole – a mettersi in evidenza, danneggiando le due corazzate *Grosser Kurfürst* e *Kronprinz*.

Anche le squadriglie dei cacciatorpediniere tedeschi delle Fiandre mantennero inalterata la loro pressione all'imboccatura della Manica. Essi infatti effettuarono negli stessi mesi di ottobre e di novembre 1916 tre incursioni contro lo sbarramento di Dover, affondando complessivamente sette drifters, un piroscafo e due cacciatorpediniere britannici, senza riportare perdite.

Queste ripetute delusioni indussero il 28 novembre 1916 l'Ammiraglio britannico a trasferire l'ammiraglio Jellicoe dal comando della Grand Fleet alla carica di Primo Lord del Mare. Nell'occasione il comando della Grand Fleet passò all'ammiraglio Beatty, che fino ad allora aveva diretto gli incrociatori da battaglia.<sup>91</sup>

La strategia navale inglese non subì comunque alcun miglioramento da tale scambio di poltrone, anche perché, appena assunto il suo nuovo e prestigioso incarico, Jellicoe si affrettò a confermare le timide direttive che egli aveva emanato il 30 ottobre 1914 e che richiedevano alla Grand Fleet di mantenersi nella parte centro-settentrionale del Mare del Nord. Così facendo, tale fedele discepolo di Fisher ammetteva malinconicamente che i compiti della più grande flotta del mondo dovevano rimanere difensivi.<sup>92</sup>

Con siffatte premesse non si poteva sperare che la serie delle delusioni britanniche sul mare fosse destinata ad interrompersi. Così il 23 gennaio 1917 gli inglesi persero presso le proprie coste un altro cacciatorpediniere in un combattimento contro similari unità nemiche. Quindi tra il gennaio e l'aprile essi dovettero subire una nuova serie di bombardamenti di propri centri costieri ad opera, questa volta, di navi sottili germaniche.

---

91. Jellicoe J.: *La Grand Fleet 1914-1918*, Parigi, Payot, 1929, p. 433.

92. Marder A. J.: *From the "Dreadnought" to Scapa Flow*, vol. IV, cit., p. 240 e 254-255.

Per fortuna della Royal Navy, nei primi mesi del 1917 la flotta di superficie tedesca dovette frenare la propria attività operativa a beneficio della definitiva campagna sottomarina in Atlantico. Infatti i migliori marinai della Hochseeflotte vennero via via trasferiti sugli U-boote e rimpiazzati da elementi provenienti dalla riserva navale che, oltre ad essere poco addestrati, erano portatori di idee rivoluzionarie maturate negli stabilimenti marittimi a terra, più facilmente a contatto con le turbolente comunità cittadine.

È al proposito importante sottolineare che la vera causa dei disordini scoppiati a bordo delle grandi navi tedesche nel 1918 risaliva proprio al suddetto rimpasto negli equipaggi della Hochseeflotte e non al malcontento dei suoi marinai per una presunta loro "inattività", frutto della fantasia e della propaganda dei vincitori.

Infatti, nonostante i suddetti e crescenti problemi di personale, la Hochseeflotte compì nel settembre-ottobre 1917 una grande operazione offensiva nel Baltico, che si concluse con la conquista di tre isole russe nel golfo di Riga, e inviò contemporaneamente due suoi incrociatori leggeri, il *Brummer* e il *Bremse*, a distruggere il 17 ottobre tra la Norvegia e le Shetland nove piroscafi e due cacciatorpediniere facenti parte di un convoglio britannico.<sup>93</sup>

Un mese dopo, cioè il 16 novembre 1917, due corazzate tedesche e quattro incrociatori leggeri protessero una vasta operazione di dragaggio, riuscendo ad eludere anche l'intervento di sei corazzate, sette incrociatori da battaglia e otto incrociatori leggeri inglesi, preavvertiti dalla solita Stanza 40, ma troppo cauti per poter seriamente contrastare il nemico.

La fine dell'anno vide ancora la Kaiserliche Marine riportare due contemporanei successi contro i traffici avversari nel Mare del Nord. Infatti il 12 dicembre 1917 quattro cacciatorpediniere tedeschi colarono a picco sulle rotte scandinave un intero convoglio di sei piroscafi, oltre ad un cacciatorpediniere e a quattro pescherecci armati (trawlers), mentre altre quattro siluranti germaniche affondarono presso le coste inglesi due mercantili e un trawler.<sup>94</sup>

---

93. P.R.O., fondo ADM 116, cartella 1599A: *"Mary Rose" convoy incident, 17 October 1917*. La Stanza 40 fornì nella circostanza alcune preventive informazioni, che però vennero divulgate in ritardo dall'Ammiragliato.

94. P.R.O., fondo ADM 137, cartella 625: *The Scandinavian convoy, 12 December 1917*. Oltre a ciò, il 23 dicembre successivo 3 cacciatorpediniere inglesi andarono a fondo su mine depositate da sommergibili tedeschi.

La somma di tali rovesci determinò il 24 dicembre 1917 un nuovo avvicendamento sulla poltrona di Primo Lord del Mare. L'ammiraglio Wemiss sostituì nell'incarico il mediocre Jellicoe, che ricevette come unico lenimento al suo esonero, neppure mascherato dalle diplomatiche dimissioni, il titolo di Visconte di Scapa Flow.

Questo cambio al vertice dell'Ammiragliato portò in qualche misura ad un incremento dell'aggressività della Royal Navy, come venne dimostrato soprattutto dall'ardito attacco di "commandos" mirante a bloccare le basi dei sommergibili tedeschi di Zeebrugge e di Ostenda nella notte tra il 22 e il 23 aprile 1918, anche se poi i risultati pratici non furono quelli che Londra si attendeva.<sup>95</sup>

Il giorno seguente la Hochseeflotte, malgrado la crescente penuria di equipaggi addestrati, replicò con una delle sue ardite missioni in forze a lungo raggio, che poi una certa storiografia ha voluto incredibilmente dimenticare o minimizzare. Infatti il 24 aprile 1918 cinque incrociatori da battaglia e quattro incrociatori leggeri germanici, appoggiati alle spalle da tutte le disponibili corazzate, giunsero addirittura nelle acque norvegesi di Stavanger (ad una latitudine perfino superiore a quella di Scapa Flow!), eludendo la Stanza 40, grazie all'assoluto silenzio radio. Obiettivo di questa nuova incursione tedesca, a tanta distanza dalle basi nazionali, era ancora una volta un grosso convoglio in transito tra il Regno Unito e la penisola scandinava, che però, per fortuna degli inglesi, era stato indicato dal Servizio Informazioni germanico con ventiquattr'ore di ritardo e che quindi si salvò.<sup>96</sup>

L'ultima azione di un certo rilievo nel Mare del Nord fu l'attacco condotto il 19 luglio 1918 dalla portaerei inglese *Furious* contro gli hangar dei dirigibili di Tondern, che rappresentò anche la prima riuscita incursione di velivoli navali imbarcati contro installazioni terrestri.

Dopo altri episodi di poco conto si giunse al 29 ottobre 1918, quando gli equipaggi di alcune grandi navi tedesche, abbondantemente imbevuti di propaganda rivoluzionaria, si rifiutarono di salpare e quindi di eseguire un estremo piano aggressivo, che prevedeva un'incursione della Hochseeflotte contro il traffico nemico lungo le coste delle Fiandre

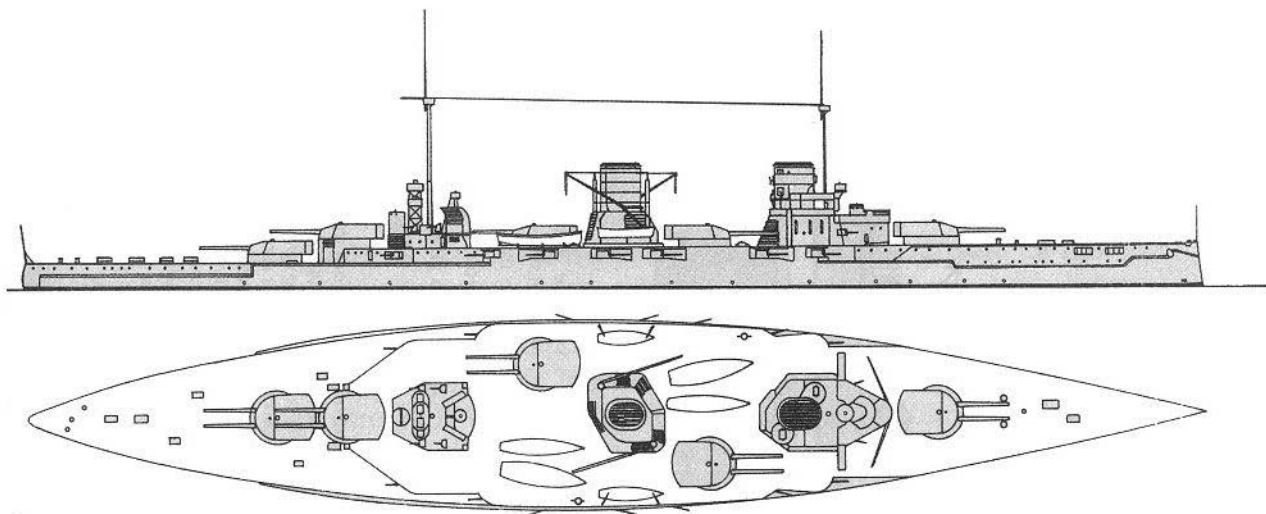
---

95. P.R.O., fondo ADM 137, cartelle 507 e 508: *Zeebrugge and Ostend blocking operations*.

96. P.R.O., fondo ADM 137, cartella 1988: *High Seas Fleet sortie, 23-25 April 1918*. Un sommergibile inglese danneggiò in questa operazione l'incrociatore da battaglia *Moltke*, che però rientrò regolarmente alla base.

## MOLTKE

*Incrociatore da battaglia della Marina Imperiale tedesca*



Scala 1:1250

### CARATTERISTICHE

*Dislocamento normale:* 22.979 tonnellate

#### *Dimensioni:*

lunghezza f.t. 186 m.

larghezza 29,5 m.

immersione 8,2 m.

#### *Apparato motore:*

4 gruppi di turbine Parsons;

24 caldaie Schultz-Thornycroft;

4 assi

potenza 52.000 HP

*Velocità:* 25,5 nodi

#### *Armamento:*

X-280 mm., XII-150 mm., XII-88 mm.,  
4 tls.

#### *Protezione:*

verticale max. 270 mm.  
orizzontale max. 50 mm.  
armamento max. 230 mm.  
torrione mm. 250

*Varo:* 7 aprile 1910

*Servizio:* 30 settembre 1911

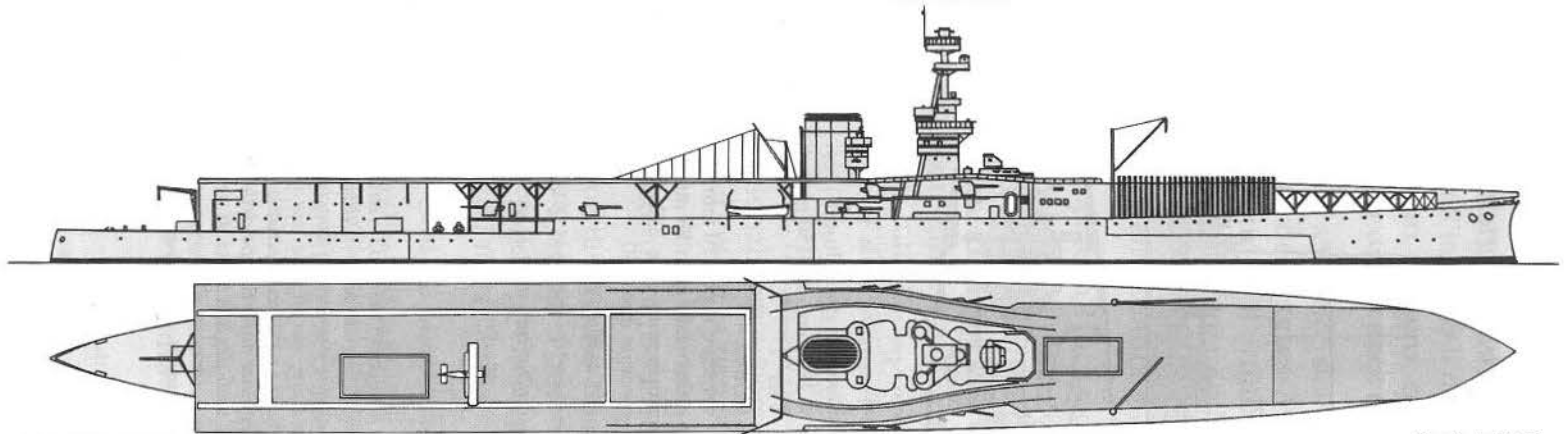
*Autoaffondamento:* 21 giugno 1919

### DATI STORICI

Uno dei più importanti problemi da risolvere per i progettisti dell'inizio del secolo fu quello della disposizione delle torri dell'armamento principale, al fine di poter utilizzare contemporaneamente e nel più ampio settore di tiro possibile il maggior numero di bocche da fuoco. Per molti anni uno o più impianti furono sistemati a centro nave, sia in asse, sia in coppie poste su lati opposti, ma questa sistemazione risentiva della presenza delle sovrastrutture che, oltre ad occludere un ampio settore di tiro, potevano essere danneggiate dalle vampe delle cannonate, cosa che riduceva ancora il campo di tiro. Il **Moltke** aveva uno degli schemi di armamento tipici della Marina tedesca di quel periodo, che consentiva a sei cannoni di sparare in caccia e ad otto di aprire il fuoco in ritirata, di fianco e nei settori intermedi. Il **Goeben**, gemello del **Moltke**, fu ceduto alla Turchia nell'ottobre 1914.

## FURIOUS

Portaerei della Marina britannica



Scala 1:1250

### CARATTERISTICHE

Dislocamento normale: 19.513 tonnellate

#### Dimensioni:

lunghezza f.t. 239,8 m.  
lunghezza fra p.p. 228,6 m.  
larghezza 27,3 m.  
immersione 7,6 m.

#### Apparato motore:

4 gruppi turboriduttori Brown-Curtis;  
18 caldaie Yarrow; 4 assi potenza 94.000 HP

#### Velocità: 31 nodi

#### Armamento:

X-140/50, IV-76 mm., 16 tls. da 533 mm.,  
16 aerei

#### Protezione:

verticale 76 mm.  
orizzontale max. 76 mm.  
torrione mm. 254 mm.

Varo: 15 agosto 1916

Servizio: 26 giugno 1917

Radiazione: 23 gennaio 1948

### DATI STORICI

La **Furious** nel corso dei trentadue anni di servizio fu più volte modificata. Varata come "grande incrociatore leggero da battaglia", armato con due soli cannoni, ma di ben 457 mm. di calibro, e destinata alla protezione degli sbarchi sulle coste tedesche progettati da Lord Fisher, Primo Lord del Mare durante la prima guerra mondiale, la **Furious** venne terminata come nave veloce portaidrovolanti, ruolo che poteva svolgere accompagnando la Grand Fleet grazie alla sua velocità. Sul suo unico ponte, che si estendeva dalla torre di comando fino a prora estrema ed era utilizzato per i decolli, il Comandante Downing eseguì nell'agosto 1917 i primi due appontaggi con nave in moto nella storia della marina; nel corso del secondo imbarco e scomparve in mare con il suo aereo. Poiché era evidente l'utilità di poter recuperare direttamente sulla nave gli aerei mandati in volo, ma essendo chiara l'insufficienza del ponte di prora, la **Furious** venne modificata ancora con la costruzione di un ponte anche a poppa, il che comportò lo sbarco della torre poppiera da 457 mm.; con questo aspetto, che la qualifica come prima portaerei veramente operativa della storia navale, la nave è raffigurata nel profilo. Successivamente, nel 1922-25, per eliminare l'ingombro delle sovrastrutture e la turbolenza in appontaggio creata dal fumaio, il ponte fu reso continuo trasferendo sottocoperta le funzioni di comando e spostando gli scarichi verso poppa con due lunghi condotti sul fianco della nave. Nel 1938 la nave fu dotata di una piccola isola sul lato destro e partecipò attivamente al secondo conflitto mondiale.



e perfino all'estuario del Tamigi. Era il culmine della rivolta di stampo marxista all'interno della Kaiserliche Marine, che ebbe le già enunciate origini e che ai primi giorni di novembre venne anche a conoscenza degli inglesi.<sup>97</sup>

In quell'epoca il disordine dilagava in tutta la Germania, sollecitando Berlino a chiedere trattative per un cessate il fuoco, che si aprirono in effetti nel villaggio francese di Compiègne l'8 novembre 1918 e si conclusero tre giorni dopo con un armistizio. In base ad esso il grosso della Hochseeflotte avrebbe dovuto essere internato in porti neutrali, in attesa di conoscere la sua definitiva sorte, che sarebbe stata sancita dal futuro trattato di pace.

Nessuno dei pochissimi Stati ancora non belligeranti si assunse però la responsabilità di ospitare la Hochseeflotte, cosicché il 21 novembre successivo, mentre gli U-boote residui avevano già fatto rotta per il porto inglese di Harwich, il grosso della flotta da battaglia tedesca fu preso in consegna in mare dalla Grand Fleet britannica, scortato a Rosyth, disarmato e infine trasferito tre giorni dopo nell'internamento di Scapa Flow. In tutto erano presenti 9 corazzate, 5 incrociatori da battaglia, 7 incrociatori leggeri e 49 cacciatorpediniere, cui si aggiunsero poi altre due corazzate, un incrociatore leggero e un cacciatorpediniere.<sup>98</sup>

Sette mesi più tardi, cioè il 21 giugno 1919, il Comandante delle unità germaniche internate a Scapa Flow, viceammiraglio von Reuter, venuto a conoscenza che le clausole della pace di Versailles prevedevano un'umiliante spartizione della Hochseeflotte tra i vincitori, e istruito precedentemente da Berlino, ordinò l'autoaffondamento delle sue navi nella stessa rada britannica. Soltanto la corazzata *Baden*, gli incrociatori leggeri *Frankfurt*, *Nürnberg II* ed *Emden II* e 22 cacciatorpediniere furono salvati all'ultimo momento dagli accorrenti drappelli inglesi, che aprirono anche il fuoco sugli equipaggi tedeschi, causando nelle loro file 23 tra morti e feriti.<sup>99</sup>

Questo gesto di sfida al cospetto di un nemico vincitore della guerra, ma non certamente trionfatore nei combattimenti sui mari, poneva l'ultimo sigillo alla contesa navale del primo conflitto mondiale.

---

97. P.R.O., fondo ADM 137, cartella 4184: *Log of decrypts of German naval signals bearing on naval mutiny and armistice, November 1918.*

98. Marder A. J.: *From the "Dreadnought" to Scapa Flow*, vol. V: *Victory and aftermath*, Londra, Oxford University Press, 1970, p. 183.

99. Vds. Reuter L.: *Scapa Flow, la tomba della flotta tedesca*, Milano, Marangoni, 1931.



Molti hanno detto e scritto al proposito che la Grand Fleet, pur non coprendosi di gloria, avrebbe comunque messo egualmente in ginocchio la Germania, affamandola con il suo blocco strangolatore. A costoro replichiamo chiedendo cosa ne sarebbe del “potere marittimo” se esso dovesse strettamente dipendere dalla resistenza degli Eserciti a terra (e non viceversa), come accadde appunto tra il 1914 e il 1918, quando una minore tenacia difensiva delle truppe anglo-francesi sul fronte occidentale avrebbe portato alla sconfitta alleata e avrebbe quindi reso completamente inutile la più grande flotta del mondo. Infine, ricordando la prudentissima strategia navale britannica, sarà anche il caso di chiederci quanto il parsimonioso impiego della medesima Gran Fleet abbia prolungato anziché abbreviato la prima guerra mondiale.

Del resto neppure in campo tattico la Royal Navy poté trarre da questo conflitto qualche consolazione, dal momento che le sue perdite furono superiori a quelle avversarie sia per qualità sia per tonnellaggio, anche se inferiori nel numero complessivo a causa della grande incidenza che sul totale ebbero le massicce perdite degli U-boote. Non bisogna poi dimenticare che la Germania affrontò sul mare anche la Francia, la Russia, il Giappone, l'Italia e gli Stati Uniti e che quindi alcune sue perdite navali furono dovute all'azione di questi avversari. Ecco comunque il riepilogo statistico delle unità militari inglesi e tedesche affondate in tutta la guerra.

TIPI DI NAVI AFFONDATE	BRITANNICHE	TEDESCHE
Dreadnoughts	2	–
Predreadnoughts	11	1
Incrociatori da battaglia	3	1
Incrociatori corazzati	13	6
Incrociatori leggeri	16	17
Monitors	8	–
Cacciatorpediniere e torpediniere	80	122
Sloops o corvette	20	9
Dragamine	26	36
Cannoniere e motolance	53	5
Sommergibili	58	178
Incrociatori ausiliari	17	16
Navi ausiliarie	64	42
TOTALE	371	433

La grande novità del primo conflitto mondiale sul mare è stata la crittografia, scienza che, come vedremo, condizionò in mani inglesi anche la seconda guerra mondiale. Non dobbiamo tuttavia dimenticare che molti eccellenti risultati ottenuti dalla Stanza 40 tra il 1914 e il 1918 non vennero sfruttati dall'arcaica organizzazione interna dell'Ammiragliato di Londra, dove Fisher aveva rinforzato il tradizionale accentramento direttivo e un'aristocratica conservazione dei privilegi funzionali, che fatalmente portò al rifiuto dei moderni sistemi di gestione e alla sottovalutazione delle nuove tecnologie.<sup>100</sup>

L'incapacità dell'autorità centrale della Royal Navy di rendersi conto che i metodi di guerra stavano evolvendo, la conseguente mancanza di un ufficio-filtro che valutasse e coordinasse il flusso delle informazioni crittografiche e non, nonché le colpe di molti comandanti britannici in mare, che non utilizzarono dovutamente le notizie ad essi comunque pervenute, causarono senza dubbio un prolungamento del conflitto, che possiamo valutare solo oggi, grazie al reperimento e alla pubblicazione dei documenti originali sulle decrittazioni inglesi.

## **8 Le conferenze per il disarmo navale tra le due guerre**

Una delle più rilevanti conseguenze della pace del 1919 fu la ricerca da parte degli esausti Paesi vincitori di un sostanzioso disarmo, con particolare riguardo alla riduzione bilanciata delle costosissime flotte.

Punita duramente a Versailles la Germania per la sua presunta responsabilità della guerra (articolo 231 del trattato di pace), le cinque grandi Potenze di allora, cioè Gran Bretagna, Stati Uniti, Francia, Italia e Giappone, credettero di intravedere nel futuro un lungo periodo di pace e conseguentemente si gettarono in programmi di risanamento economico e sociale, che richiedevano drastici tagli ai rispettivi bilanci militari.<sup>101</sup>

Questa necessità fu particolarmente sentita dalla Gran Bretagna che, posto termine anche al suo discusso intervento militare in Russia contro il giovane regime bolscevico, adottò una rigorosa politica finanziaria, completando di conseguenza nel primo decennio del dopoguerra

---

100. Vds. Pollen A.: *The Navy in battle*, Londra, Chatto & Windus, 1919 e Sumida J. T.: *In defence of naval supremacy*, Boston, Unwin Hyman, 1989.

101. Per la discussione sulla legittimità dell'art. 231 del trattato di Versailles cfr. Koch H. W.: *The origins of the first world war*, Londra, Macmillan, 1984, p. 4-29.

soltanto una grande nave corazzata impostata durante il conflitto, cioè l'incrociatore da battaglia *Hood*, entrato in linea nel 1920.<sup>102</sup>

La sensibilissima contrazione delle spese militari inglesi rese però molto probabile un sorpasso navale americano a breve scadenza, per scongiurare il quale Londra gettò abilmente sulla bilancia dei propri rapporti con Washington la vecchia e scottante questione dell'alleanza anglo-giapponese del 1902, che tante inquietudini aveva sollevato negli Stati Uniti. L'accordo cioè veniva ricercato sulle seguenti basi: larga attenuazione dei legami che Londra aveva con Tokio – contestati del resto anche dai Dominions dell'Australia e della Nuova Zelanda – e corrispondente rinuncia americana a superare in potenza la Royal Navy, il tutto sanzionato da un patto internazionale per la riduzione generale degli armamenti navali.

Grazie alle suddette intese preventive, nel luglio 1921 il presidente Harding si fece promotore di una conferenza tra le cinque grandi Potenze navali del periodo, cioè Stati Uniti, Gran Bretagna, Giappone, Francia e Italia (che costituivano anche i principali Paesi vincitori della prima guerra mondiale), allo scopo di fissare i limiti massimi qualitativi e quantitativi di ciascuna flotta da battaglia e di giungere ad un accordo generale in Estremo Oriente e nel Pacifico.<sup>103</sup>

La conferenza si svolse a Washington tra il 12 novembre 1921 e il 6 febbraio 1922 e sancì quattro tipi di accordi.

La prima intesa stabilì una graduatoria delle suddette cinque Potenze navali, fissando per ciascuna di esse un massimo tonnellaggio globale di corazzate e portaerei, da raggiungere entro il 1931. Più in particolare, in quella data, la Gran Bretagna e gli Stati Uniti avrebbero potuto allineare solo 525.000 tonnellate di naviglio corazzato e 135.000 tonnellate di portaerei, il Giappone 315.000 tonnellate di navi corazzate e 81.000 tonnellate di portaerei e infine la Francia e l'Italia 175.000 tonnellate di unità corazzate e 60.000 tonnellate di portaerei. Tutte quelle corazzate o portaerei già in servizio o in corso di costruzione che avessero fatto eccedere nel 1931 tali limiti quantitativi dovevano essere demolite.

Il secondo accordo riguardò invece le limitazioni qualitative, che stabilivano il massimo calibro dei cannoni e il massimo tonnellaggio per

---

102. Roskill S. W.: *Naval policy between the wars*, Greenwich, Conway Maritime Press, 1978, p. 2.

103. Bernardi G.: *Il disarmo navale fra le due guerre mondiali*, Roma, Ufficio Storico della Marina militare, 1975, p. 38-39.

le principali unità. Così le future corazzate non avrebbero potuto imbarcare bocche da fuoco di diametro superiore ai 406 mm, né eccedere le 35.000 tonnellate di dislocamento "standard" (consistente nel peso in tonnellate metriche della nave pronta a salpare, ma priva di combustibile e di acqua di riserva per le caldaie). Da parte loro le portaerei non avrebbero potuto montare artiglierie di calibro superiore ai 203 mm e dislocare più di 27.000 tonnellate "standard" (poi elevate a 33.000 tonn. a beneficio degli americani).<sup>104</sup>

La terza intesa raggiunta a Washington istituì una cosiddetta "vacanza navale" di dieci anni, durante la quale non potevano essere impostate nuove corazzate, né comunque unità superiori alle 10.000 tonnellate di dislocamento "standard". Quest'ultima limitazione dette quindi origine ad una corsa verso un nuovo tipo di incrociatore da 10.000 tonnellate – chiamato appunto "incrociatore tipo Washington" oppure "incrociatore pesante" – che venne armato con cannoni da 203 mm, cioè con lo stesso calibro massimo consentito per le portaerei.

Un'eccezione fu fatta in questo campo a vantaggio dell'Italia e della Francia che, per motivi di ripianamento e di riallineamento delle rispettive flotte da battaglia, videro ridotta tale loro "vacanza navale" a sei anni. Inoltre il Giappone venne autorizzato eccezionalmente a conservare la corazzata *Mutsu*, poiché essa era stata quasi interamente costruita grazie ad una sottoscrizione popolare, che non si voleva vanificare. Conseguentemente, per mantenere inalterate le distanze con l'Impero nipponico, anche la Gran Bretagna poté impostare subito e completare nel 1927 le due nuove corazzate *Nelson* e *Rodney* da 33.900 tonnellate, mentre gli Stati Uniti ottennero il permesso di far entrare in linea nel 1923 le già varate *Colorado* e *West Virginia*.<sup>105</sup>

Il quarto ed ultimo tipo di accordo raggiunto nella conferenza di Washington fu di carattere diplomatico e non militare e consistette nel superamento dell'ormai scomoda alleanza bilaterale anglo-nipponica. Quest'ultimo trattato del 1902 fu sostituito infatti sia da un "patto a quattro" fra Gran Bretagna, Giappone, Stati Uniti e Francia, che garantiva genericamente lo *status quo* nel Pacifico, sia da un "patto a nove", che

---

104. *Conference on the limitation of armament – Washington. Section II: replacement and scrapping of capital ships*, Washington 1922, p. 1592-1598.

105. P.R.O., fondo ADM 116, cartelle 2149 e 2150: *Washington conference 1921-1922*, cartella 3165: *Washington conference and its effect on the imperial naval policy and co-operation considered by the Committee of Imperial Defence* e cartelle da 3445 a 3449: *Washington conference. limitations of naval armament 1921-1922*.

comprendeva le suddette quattro Potenze più la Cina, l'Italia, il Belgio, l'Olanda e il Portogallo e che a sua volta sanciva il mantenimento dell'integrità territoriale della Cina stessa, pur nel rispetto dei trattati politici e commerciali preesistenti.

Il Giappone venne poi invitato ad evacuare la penisola cinese dello Shantung e a non installare nuove fortificazioni nei suoi territori insulari nel Pacifico, rappresentati dalle ex colonie tedesche delle Caroline, delle Marshall e delle Marianne, che la Società delle Nazioni aveva assegnato a Tokio "in mandato fiduciario". In considerazione di queste imposizioni, del voltafaccia dell'ex alleato inglese e del confinamento della Marina imperiale al terzo posto nella graduatoria mondiale si può ben dire che il Giappone sia stato il vero sconfitto della conferenza di Washington. Prevedibili furono quindi i successivi disordini all'interno di questo Paese, ispirati dai partiti di estrema destra che, con la loro progressiva affermazione, impedirono proprio la tanto invocata pacificazione dell'Estremo Oriente su cui puntavano le Potenze occidentali e soprattutto gli Stati Uniti.<sup>106</sup>

Un'altra Nazione sconfitta da questa politica di disarmo navale fu la Francia, che protestò lungamente, ma inutilmente per essere stata relegata nella graduatoria delle Potenze navali alla pari dell'Italia, con 175.000 tonnellate di corazzate e 60.000 tonnellate di portaerei, sebbene Parigi avesse da difendere un impero coloniale ed interessi internazionali indubbiamente più vasti di quelli italiani.

Da parte sua la Gran Bretagna limitò al massimo i danni, evitando il "sorpasso" navale da parte degli Stati Uniti ed accontentandosi di condividere con essi il primo posto nella graduatoria mondiale delle flotte da battaglia. Di contro, per ironia della sorte, Londra dovette smantellare buona parte di quella Grand Fleet che l'ammiraglio Jellicoe aveva così prudentemente preservato dalle insidie tedesche e non riuscì a far approvare dalla conferenza la sua proposta di mettere al bando i minacciosi sommergibili.

Pertanto i veri trionfatori della conferenza di Washington furono gli Stati Uniti, per gli evidenti vantaggi ottenuti in campo navale e diplomatico, nonché l'Italia, che ottenne addirittura di più di quanto previsto, cioè la cosiddetta "parità navale" con la Francia in tema di corazzate e portaerei. Occorre al proposito ricordare che, nonostante questa concessione

---

106. Taylor A. J. P.: *Le origini della seconda guerra mondiale*, Bari, Laterza, 1961, p. 128-129.

non sia stata poi effettivamente sfruttata da Roma con adeguate costruzioni navali e sia rimasta unicamente sulla carta, l'indubbio prestigio internazionale così acquisito dette forza alla politica estera italiana proprio alla vigilia dell'avvento di Mussolini al potere.<sup>107</sup>

\* \* \* \* \*

Come abbiamo visto, la conferenza di Washington del 1921-1922 non prese in esame la limitazione delle navi di medio e piccolo dislocamento. Negli anni successivi pertanto si accese una nuova disputa tra Stati Uniti e Gran Bretagna imperniata sulla disponibilità degli incrociatori, essendo Londra interessata ad un gran numero di tali unità per esercitare il controllo sulle vaste vie di comunicazione facenti capo al suo immenso impero coloniale, ed essendo Washington intenzionata a raggiungere una parità navale con il Regno Unito anche nel tonnellaggio globale delle navi da guerra minori.

Dopo un inutile dibattito nella conferenza di Ginevra del 1927, tale questione fu risolta da un accordo bilaterale del 1929, sanzionato poi nell'apposita conferenza navale di Londra del gennaio-aprile 1930, alla quale non presero parte la Francia e l'Italia, in perdurante polemica sui principi della "parità navale". Le tre residue Potenze partecipanti sancirono quindi l'estensione a tutte le categorie di naviglio dei coefficienti di relatività concordati a Washington nel 1922 per le corazzate e le portaerei. Alla Royal Navy fu però concesso un lievissimo vantaggio nel dislocamento globale degli incrociatori e alla Marina giapponese il diritto ad una flotta sottomarina pari alle altre due. Più in particolare nella conferenza di Londra furono stabiliti i seguenti tonnellaggi complessivi massimi per i tipi di unità di medio e piccolo dislocamento.

TIPI DI UNITÀ	STATI UNITI	GRAN BRETAGNA	GIAPPONE
Incrociatori con cannoni da 203 mm	180.000	146.800	108.000
Incrociatori con cannoni da 155 mm	143.500	192.200	100.000
Cacciatorp. con cannoni da 130 mm	150.000	150.000	105.500
Sommergibili con cannoni da 130 mm	52.700	52.700	52.700

107. Bernardi G.: *La dibattuta questione della parità navale tra Italia e Francia nel periodo tra le due guerre mondiali*, in "Revue internationale d'histoire militaire", n. 39, 1978.



Oltre alle suddette limitazioni quantitative, le tre Potenze oceaniche decisero anche di estendere fino al 1936 la cosiddetta "vacanza navale" nella costruzione di nuove corazzate e di non realizzare cacciatorpediniere e sommergibili di dislocamento unitario superiore rispettivamente alle 1.850 e alle 2.000 tonnellate, con l'eccezione di soli tre sommergibili per ogni flotta che potevano dislocare singolarmente fino a 2.800 tonnellate.

La conferenza di Londra del 1930 segnò pertanto il definitivo tramonto della secolare egemonia navale inglese in tutti i tipi di unità da guerra, ma dette anche origine ad una crescente intesa tra Gran Bretagna e Stati Uniti, dopo lunghi anni di dissidi, di sospetti e di rancori.<sup>108</sup>

\* \* \* \* \*

Gli Anni Trenta segnarono purtroppo il fallimento sia dei tentativi per un disarmo generale tridimensionale sia di quelli per comporre la controversia franco-italiana sulla parità navale. L'orizzonte politico mondiale poi si oscurò ulteriormente quando il Giappone, in risposta alla condanna internazionale per la sua invasione della Manciuria nel 1931, annullò nel 1934 tutti gli accordi navali preesistenti e quando Hitler denunciò nel 1935 le clausole militari del trattato di pace di Versailles.<sup>109</sup>

Gli inglesi, i francesi e gli italiani (già con Mussolini al potere dall'ottobre 1922) reagirono al pericolo di un riarmo incontrollato della Germania nazista, confermando nella conferenza di Stresa dell'aprile 1935 le risultanze del punitivo trattato di pace del 1919 e impegnandosi a garantire gli equilibri europei concordati nell'immediato dopoguerra.

Tuttavia il cosiddetto "fronte di Stresa" venne immediatamente reso vano dai contrasti sollevati tra i vincitori del primo conflitto mondiale, dall'invasione italiana dell'Etiopia del 3 ottobre di quell'anno e, ancor prima, dall'incredibile intesa navale anglo-tedesca del 18 giugno (patto Hoare-Ribbentrop). Con quest'ultimo accordo la preoccupata Londra tentò infatti ingenuamente di addomesticare Hitler, giungendo ad acconsentire che la Germania possedesse una flotta di superficie

---

108. Minardi S.: *MacDonald e la fine dell'egemonia navale britannica*, Caltanissetta-Roma, Sciascia, 1978, p. 155-158.

109. Hitler salì legalmente al potere vincendo le elezioni del 1932 e venendo eletto Cancelliere del Reich il 30 gennaio 1933. Egli poi ricevette nell'agosto 1934 anche la carica di Presidente della Repubblica dopo la morte di Hindenburg, diventando da allora l'indiscusso autocrate della Germania.



pari al 35% di quella britannica, nonché una flotta subacquea pari al 45% e, in determinate e concordate circostanze, addirittura al 100% di quella inglese.<sup>110</sup>

Fortunatamente Hitler si avvalse di tale diritto di costruire una flotta di sommergibili pari a quella britannica con un certo ritardo, cioè soltanto nel dicembre 1938, vale a dire otto mesi prima di scatenare l'invasione della Polonia e con essa la seconda guerra mondiale.

Come se nulla fosse accaduto e come se Hitler fosse un pacifico villeggiante svizzero, il 9 dicembre di quello stesso 1935 si aprì a Londra l'ultima conferenza internazionale sulla limitazione degli armamenti navali, che concluse poi i suoi lavori il 25 marzo 1936. Essa, oltre a registrare l'astensione dell'Italia e l'abbandono dei lavori da parte del sempre più aggressivo e scontento Giappone, liberalizzò quantitativamente le costruzioni navali, lasciando cioè che ciascuna Nazione si dotasse della flotta ritenuta più idonea, a patto che fossero internazionalmente notificati i reciproci programmi annuali e che fossero rispettati i vincoli qualitativi. Nella circostanza questi ultimi vennero assoggettati ad una restrizione, con l'abbassamento da 406 a 356 mm del calibro massimo delle artiglierie principali e con la riduzione da 27.000 (o 33.000) tonnellate a 23.000 tonnellate del dislocamento unitario massimo delle portaerei. Di contro fu elevato soltanto il dislocamento unitario massimo dei cacciatorpediniere, che passò da 1.850 a 3.000 tonnellate.<sup>111</sup>

Tra questa conferenza e l'apertura delle ostilità in Europa il 1° settembre 1939, quando ogni Marina riprese una completa libertà di sviluppo quantitativo e qualitativo, si registrarono altre prese di posizione in campo internazionale. Così la Germania prima aderì alle limitazioni qualitative nel luglio 1937 e poi denunciò tali accordi nell'aprile 1939, mentre l'Unione Sovietica, la Polonia e l'Italia sottoscrissero lo stesso trattato di Londra del 1936 rispettivamente nel luglio 1937 e nell'aprile e dicembre 1938.

---

110. P.R.O., fondo ADM 116, cartelle 3368, 3369, 3377 e 3378: *Anglo-German naval agreement*.

111. P.R.O., fondo ADM 116, cartelle 3312, 3313 e 3332: *London naval conference 1935-1936* e cartelle da 3373 a 3376: *Naval limitation and disarmament: London naval conference 1935-1936*.



## CAPITOLO III

### LA SECONDA GUERRA MONDIALE

1<sup>a</sup> Fase: 1939-1941

#### **1 L'eredità della Stanza 40: l'ULTRA Intelligence britannico**

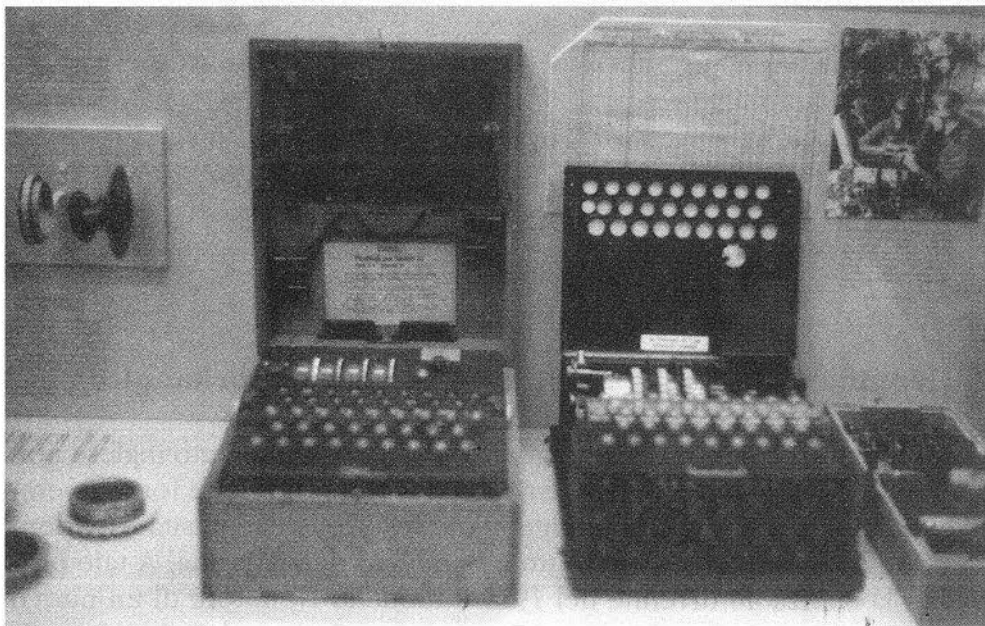
Al termine della prima guerra mondiale il Servizio segreto inglese non smobilità completamente le sue risorse, al contrario delle forze operative di Sua Maestà, e fece sapientemente tesoro dell'acquisita esperienza crittografica, rivolta soprattutto a beneficio della Marina. A tale proposito la Stanza 40 divenne nel 1919 il modello ispiratore di un nuovo e più vasto organismo, chiamato "Government Code and Cipher School" (G.C. & C.S.), che nel 1923 fu posto alle dipendenze del Secret Intelligence Service (SIS) e venne suddiviso nelle tre sezioni dell'Esercito, della Marina e dell'Aeronautica. Si trattava quindi di un ufficio crittografico non solo navale, come era stata la Stanza 40, ma al servizio di tutte e tre le Forze Armate e che allo scoppio della seconda guerra mondiale fu ubicato nella cittadina di Bletchley, a circa 80 chilometri a nord della capitale britannica, e precisamente in un'isolata residenza di campagna chiamata Bletchley Park.<sup>1</sup>

Dobbiamo subito avvertire che la precisa attività crittografica della "Government Code and Cipher School" di Bletchley Park durante il secondo conflitto mondiale, che costituì il cosiddetto ULTRA Intelligence britannico e che fu diretta così pesantemente sia contro le Forze Armate tedesche sia contro quelle italiane e soprattutto contro la Regia Marina, è rimasta ignorata fino al marzo 1981, mese in cui venne pubblicato il nostro volume "Il vero traditore", che ha mostrato per la prima volta i documenti segreti di tale organismo.<sup>2</sup>

---

1. P.R.O., fondo ADM 1, cartella 8637/55: *Formation of the Code and Cipher School and its subsequent housing. Placed under the direction of the Chief of the Secret Service. December 1923* e cartella 9792: *Naval Intelligence in wartime*.

2. Santoni A.: *Il vero traditore: il ruolo documentato di ULTRA nella guerra del Mediterraneo*, Milano, Mursia, 1981, tradotto e pubblicato anche in Germania con il titolo di *Ultra siegt im Mittelmeer*, Coblenza, Bernard und Graefe, 1985.



*Due modelli delle macchine cifranti ENIGMA, impiegate anche dalla Marina italiana nella seconda guerra mondiale e che furono regolarmente violate dall'organizzazione britannica ULTRA Intelligence (foto dell'autore nello Smithsonian Institution di Washington)*

Fino ad allora infatti si erano lette negli Anni Settanta solo alcune vaghe e spesso fuorvianti affermazioni da parte di un paio di ex funzionari del SIS inglese, la cui inaffidabile memoria è emersa poi in tutta la sua evidenza dal confronto con la documentazione ufficiale da noi reperita negli archivi di Londra.<sup>3</sup>

Tra le due guerre mondiali i sistemi di cifratura dei messaggi subirono un notevole perfezionamento, grazie soprattutto all'introduzione di macchine cifranti elettromeccaniche, per lo più portatili, le più impor-

3. Tra questi inattendibili resoconti il più famoso è stato il breve libro di memorie del capitano della Royal Air Force Winterbotham F.W.: *The Ultra Secret*, Londra, Weidenfeld and Nicholson, 1974. Seguirono i libri parimenti non documentati di Beesly P.: *Very Special Intelligence*, Londra, Hamish Hamilton, 1977 e di Lewin R.: *Ultra goes to war*, Londra, Hutchinson, 1978. Molto più attendibili ed accurati, sebbene limitati al campo strategico e pochissimo interessati a quello tattico, sono stati poi i cinque volumi ufficiali dell'Her Majesty's Stationery Office sul *British Intelligence in the second world war*, compilati dal professor Hinsley F. H. e da altri autori. Di essi i volumi II e III, apparsi a Londra nel settembre 1981 e nel giugno 1984, sono quelli che più interessano la guerra del Mediterraneo, confermando totalmente quanto noi avevamo precedentemente scoperto e pubblicato nel marzo del 1981.

tanti delle quali furono l'ENIGMA tedesca e l'HAGELIN svedese, ambedue usate nel secondo conflitto mondiale anche dalla Marina italiana.<sup>4</sup>

Queste macchine, con il semplice spostamento di allacciamenti elettrici e di rotori meccanici collegati tra loro – la cui posizione iniziale identificava la “chiave” periodica – sviluppavano un numero di combinazioni cifranti talmente elevato (cioè dell'ordine di miliardi) che anche la cattura di un loro esemplare da parte del nemico non avrebbe garantito la tempestiva soluzione del corrente prodotto anagrammato. Del resto sia le ENIGMA che le HAGELIN erano “in libera vendita” fin dagli Anni Venti e furono acquistate ed utilizzate in guerra da molte Nazioni contrapposte (Germania, Italia, Stati Uniti, Giappone e Polonia) senza alcun pericolo di produrre, come risultato, messaggi cifrati vicendevolmente comprensibili.

Di conseguenza non sono da prendere sul serio le fantasticherie su rocambolesche “ricostruzioni” di ENIGMA tedesche da parte degli avversari dell'Asse, perché bastava girare l'angolo della strada per acquistarne un esemplare. Il vero problema per i decrittatori nemici in ascolto risiedeva invece nell'identificare in poche ore la “chiave” cifrante usata quel giorno dall'ENIGMA o dall'HAGELIN di un determinato Comando germanico o italiano.

A tale proposito, colui che fosse riuscito a captare nell'etere un radiomessaggio prodotto dalle suddette macchine cifranti e che desiderasse interpretarlo in tempo utile non aveva altra scelta che realizzare opposte e sofisticate macchine “decrittanti”. Solo con esse infatti egli avrebbe potuto risolvere tempestivamente i numerosissimi calcoli di probabilità, fino a trovare la “chiave” interpretativa e quindi a mettere in chiaro l'intero dispaccio intercettato.

I primi studi intesi ad affrontare scientificamente gli anagrammi delle macchine cifranti ENIGMA vennero condotti in Polonia, Francia e Gran Bretagna negli anni immediatamente precedenti la seconda guerra mondiale. Quindi la repentina eliminazione dalla scena bellica di Polonia e Francia tra il 1939 e il 1940 lasciò al solo Regno Unito l'onere di risolvere definitivamente il problema. E fu proprio in questo frangente che

---

4. La Marina italiana aveva già preso in prestito durante la guerra civile spagnola sette macchine cifranti ENIGMA, dal cui soddisfacente rendimento nacque poi la decisione di acquistarne definitivamente altri esemplari, insieme ad un certo numero di macchine HAGELIN. Cfr. Bargoni F.: *L'impegno navale italiano durante la guerra civile spagnola (1936-1939)*, Roma, Ufficio Storico della Marina militare, 1992, p. 272-275.

si dimostrarono di grande utilità per Londra sia le esperienze crittografiche della Stanza 40, sia il lavoro di alcuni matematici polacchi rifugiatisi in Inghilterra.<sup>5</sup>

Il tangibile risultato fu l'installazione nella G.C. & C.S., nel maggio 1940, del primo di una serie di avanzatissimi calcolatori elettromeccanici chiamati "bombes", ideati e manovrati da uno staff di scienziati e di esperti crittografi civili e militari. Da quel mese iniziò pertanto ad operare a Bletchley Park il cosiddetto ULTRA Intelligence britannico, che prima di tutto si procurò informazioni sull'attività dei velivoli tedeschi nell'intrapresa battaglia aerea d'Inghilterra, decrittando con le prime "bombes" un crescente numero di radiomessaggi della Luftwaffe cifrati sulle macchine ENIGMA.

I dispacci della Marina e dell'Esercito del Terzo Reich, cifrati su modelli più sofisticati dell'ENIGMA, cominciarono invece ad essere interpretati dagli uomini e dai calcolatori della "Government Code and Cipher School" a partire rispettivamente dal marzo e dal settembre 1941.

Nel frattempo, e precisamente dall'ottobre 1940, l'organizzazione di Bletchley Park aveva conseguito i primi successi crittografici ai danni della Regia Marina italiana, scesa in guerra da appena quattro mesi, "penetrando" innanzi tutto le radiocomunicazioni riguardanti la nostra flotta sottomarina. In ciò gli inglesi furono inizialmente agevolati dalla cattura di codici e cifrari a bordo dei sommergibili italiani *Galilei*, *Uebi Scebeli* e *Durbo*, arresi al nemico tra il giugno e appunto l'ottobre 1940.<sup>6</sup>

Come vedremo nel prossimo sesto paragrafo, il primo sostanzioso successo crittografico inglese ai danni della vera e propria flotta da battaglia italiana avvenne in occasione del funesto episodio di Capo Matapan del marzo 1941, grazie all'interpretazione di alcuni nostri radio-cifrati redatti sull'ENIGMA di Supermarina (Comando Supremo della Regia Marina a Roma). Nel giugno dello stesso anno infine iniziarono le decrittazioni britanniche delle radiocomunicazioni della Marina italiana concernenti i movimenti dei convogli diretti in Libia e cifrate prevalentemente sulle similari macchine HAGELIN C.38.

---

5. Vds. Kozaczuk W.: *Geheimoperation "Wicher": Polnische Mathematiker knacken den deutschen Funkschlüssel ENIGMA*, Coblenza, Bernard und Graefe, 1989.

6. Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare (A.U.S.M.M.), fondo "Sommergibili", cartelle *Galileo Galilei*, *Uebi Scebeli* e *Durbo* e fondo "Commissioni di inchiesta speciali", cartelle C.I.S. 60, 61 e 69. Inoltre P.R.O., fondo ADM 199, cartella 136: *East Indies Station, attacks on Italian U-boats: reports* e fondo ADM 223, cartella 75: *Admiralty signal messages "F" series, 14 July 1940 - 4 March 1941*, documento F.103.

Nel corso delle operazioni navali nel Mediterraneo quindi gli inglesi si avvalsero soprattutto delle decrittazioni dei radiocifrati della nostra Marina che, catalogate da essi con la sigla ZTPI, ammontarono a 37.800 nel solo periodo giugno 1941 – settembre 1943. A queste decrittazioni ne debbono poi essere aggiunte numerose altre, sempre ricavate da radiomessaggi italiani e che furono siglate dagli inglesi in altro modo (tra cui proprio quelle relative all'operazione di Matapan) o che, in misura minore, furono ottenute dal successivo traffico radio tedesco nel Mediterraneo, elencato ZTPGM.<sup>7</sup>

Indubbiamente questa elevatissima produttività di Bletchley Park rese ancor più arduo il compito delle Forze Armate italiane e di quelle tedesche e rese possibile la resistenza inglese nei momenti in cui tutto sembrava indicare un fatale crollo britannico. Quello che ci sembra inoltre rilevante e che ha rispecchiato la situazione verificatasi nel 1914-1918, è stata l'assoluta inconsapevolezza dei nemici di turno del Regno Unito di essere costantemente bersagliati da siffatto "Special Intelligence".

Una prima motivazione di tale insipienza risiedeva nell'arrogante sicurezza costantemente riposta nei propri metodi dai regimi autoritari, che nel caso in questione non abbandonarono mai la loro totale fiducia nell'impenetrabilità delle macchine cifranti ENIGMA ed HAGELIN. Una seconda e più significativa spiegazione ci viene data dalla particolare cura con la quale gli inglesi utilizzavano le segretissime decrittazioni ULTRA, preferendo spesso non sfruttarle se non era possibile mascherarle preventivamente sotto altri tipi di informazione. Ad esempio, dopo aver avuto notizia da Bletchley Park dei tempi di moto, della rotta e della destinazione di un convoglio italiano, gli inglesi inviavano su di esso un ricognitore aereo, allo scopo precipuo di dare ai nostri equipaggi l'impressione di essere stati scoperti dall'onnipresente vigilanza nemica. Qualora tale aereo ricognitore non fosse stato in grado di compiere fino in fondo la sua missione "diversiva", il Comando britannico decideva, pur a malincuore, di non utilizzare le preziose informazioni crittografiche ed evitava quindi di attaccare il convoglio segnalato.<sup>8</sup>

---

7. P.R.O., fondo DEFE 3, cartelle da 832 a 870: *Teleprinted translations of decrypted Italian naval traffic. ZTPI series. June 1941 - September 1943.*

8. P.R.O., fondo AIR 40, cartella 2323: *The use of "U" in the Mediterranean and northwest African theatres of war*, p. 2 e Santoni A.: *The Italian Navy at the outbreak of the second world war and the influence of the British ULTRA Intelligence on the Mediterranean operations*, relazione tenuta presso l'Accademia navale americana di Annapolis il 13 settembre 1991 in occasione del "Tenth Naval History Symposium".



La segretezza mantenuta fino al 1981 sull'operatività dell'ULTRA Intelligence inglese influì anche sui giudizi postbellici concernenti la condotta operativa della Marina italiana, con la proliferazione di inquietanti interrogativi e di illazioni sui numerosi agguati ai danni dei nostri convogli e sulla ripetuta immunità goduta da quelle navi che invece all'ultimo momento e per vari motivi deviavano dalla rotta prescritta da Roma. Oggi sappiamo la verità e conseguentemente non abbiamo più bisogno di correre dietro ai fantasmi né di appellarci ad alcune giustificazioni francamente un po' forzate e ripetute per decenni con troppa enfasi, come quelle relative alla mancanza di radar e di portaerei nella Regia Marina, argomenti che esamineremo in profondità nel prossimo terzo paragrafo.

## **2 La guerra corsara sugli oceani e la missione della corazzata *Bismarck***

Come le era già accaduto nel 1914, la Marina germanica si trovò nel settembre 1939, cioè all'inizio della seconda guerra mondiale, in possesso di pochissimi sommergibili, esattamente 57, di cui solo 26 impiegabili in Atlantico, mentre, a titolo di paragone, bisogna ricordare che la Marina italiana allineava in quell'epoca già un centinaio di battelli subacquei, che sarebbero divenuti 113 alla data del nostro intervento nel conflitto (giugno 1940). Tale svantaggio della Germania era dovuto alla tardiva ricostruzione della propria flotta sottomarina dopo la denuncia delle clausole militari del trattato di pace di Versailles e l'accennato accordo navale Hoare-Ribbentrop del giugno 1935.<sup>9</sup>

Se però la componente subacquea tedesca ebbe poi un notevolissimo sviluppo nel corso del secondo conflitto mondiale, la flotta di superficie del Terzo Reich rimase uno strumento incompiuto, basato su buone ma poche unità. Ciò perché la sua rinascita, affidata al cosiddetto "piano Z", era appena alle origini quando Hitler nel settembre 1939 attaccò la Polonia, determinando l'intervento del Regno Unito e della Francia e quindi l'inizio della seconda guerra mondiale.

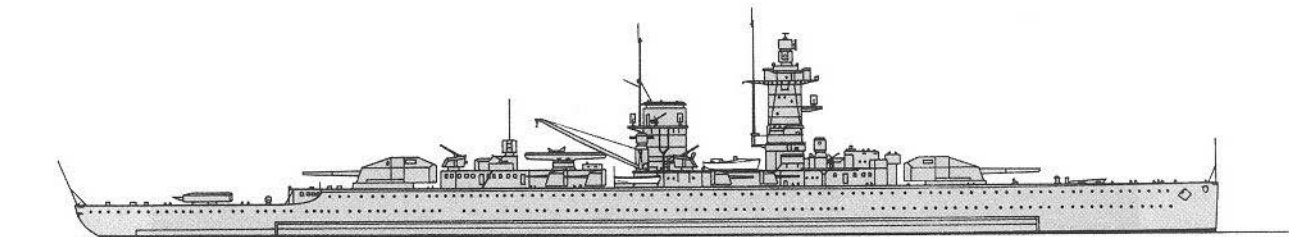
A corto perciò inizialmente di sommergibili e perennemente di navi di superficie, la Kriegsmarine stimò conveniente rinnovare l'antica strategia navale della guerra da corsa, impiegando cioè contro le linee di traffico nemiche le poche grandi navi disponibili. Le prime di esse a

---

9. Santoni A.: *Guerra segreta sugli Oceani: l'ULTRA britannico e i corsari tedeschi*, Milano, Mursia, 1984, p. 11-12.

## ADMIRAL GRAF SPEE

*Corazzata "tascabile" della Marina tedesca*



Scala 1:1250

### CARATTERISTICHE

*Dislocamento standard:* 12.100 tonnellate

#### *Dimensioni:*

lunghezza f.t. 186 m.  
lunghezza fra p.p. 181,7 m.  
larghezza 21,6 m.  
immersione 7,4 m.

#### *Apparato motore:*

8 motori diesel MAN a 9 cilindri; 2 assi  
potenza 52.050 HP

*Velocità:* 28 nodi

#### *Armamento:*

VI-280/54,5, VIII-150/55,  
VI-105/65, VIII-37 mm.,  
II-20 mm.,  
8 tls. da 533 mm.

#### *Protezione:*

verticale max. 80 mm.  
orizzontale 45 mm.  
armamento max. 140 mm.  
torrione mm. 150

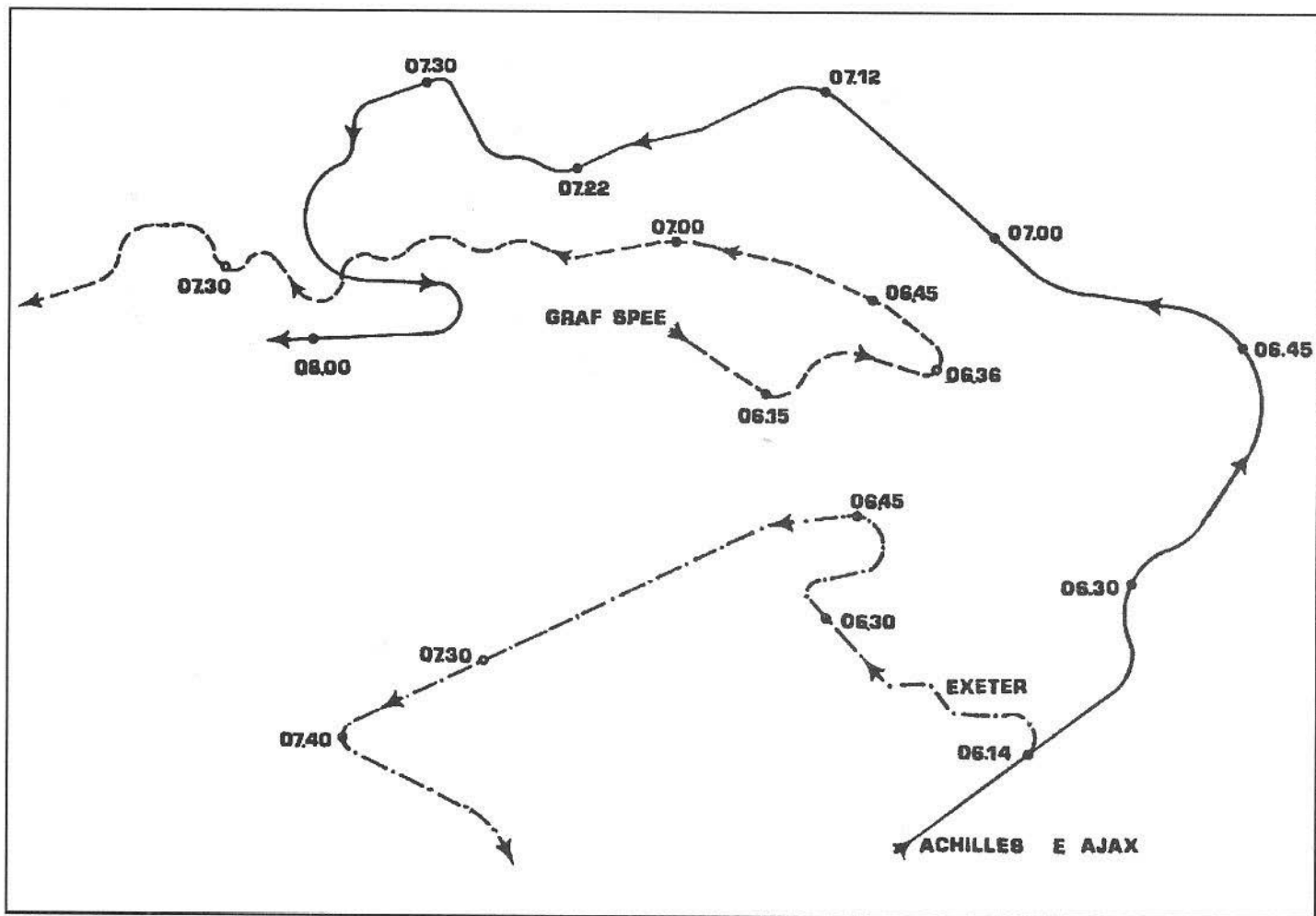
*Varo:* 30 giugno 1934

*Servizio:* 6 gennaio 1936

*Perdita:* 17 dicembre 1939

### DATI STORICI

*La **Graf Spee** faceva parte di una classe di tre unità con l'**Admiral Scheer** e la **Deutschland**, definite corazzate "tascabili" per le loro caratteristiche ridotte se paragonate a quelle delle corazzate tradizionali, in rispetto delle clausole del Trattato di Pace, che limitavano il tonnellaggio massimo delle navi tedesche di nuova costruzione. Progettate per la guerra oceanica da corsa, sacrificavano la protezione a vantaggio dell'autonomia e disponevano di un armamento di 6 cannoni da 280 mm., una potenza di fuoco notevole in relazione ad un dislocamento dichiarato di sole 10.000 tonnellate. La **Graf Spee** compì una famosa crociera nell'oceano Atlantico e nell'oceano Indiano durante i primi mesi di guerra; danneggiata dallo scontro con tre incrociatori leggeri britannici, si rifugiò a Montevideo, dove, bloccata dalle navi nemiche, si autoaffondò.*





Corazzata tascabile "Deutschland"

prendere il mare con tale obiettivo furono le tre cosiddette "corazzate tascabili" da 12.000 tonnellate, cioè la *Deutschland*, l'*Admiral Graf Spee* e l'*Admiral Scheer*, che pur essendo state costruite in base alle limitazioni imposte dal trattato di pace di Versailles, disponevano di un buon armamento (6 cannoni da 280 mm e 8 da 150 mm) e soprattutto di un'elevata autonomia, garantita da apparati motori Diesel e indispensabile nelle missioni corsare.

Il 3 settembre 1939, quando Francia e Gran Bretagna intervennero nel conflitto a difesa della Polonia aggredita da Hitler due giorni prima, l'*Admiral Graf Spee* e la *Deutschland* si trovavano già in Atlantico, essendo salpate dalla Germania rispettivamente il 21 e il 24 agosto. Mentre però la *Deutschland* riuscì ad affondare soltanto due piroscafi e a catturare provvisoriamente il neutrale mercantile americano *City of Flint*, prima di essere richiamata in patria in seguito alle proteste di Washington, l'*Admiral Graf Spee* svolse una famosa crociera corsara, affondando nell'Atlantico meridionale e all'imboccatura dell'oceano Indiano nove mercantili nemici tra il 30 settembre e il 7 dicembre 1939.<sup>10</sup>

10. Humble R.: *Le navi del Terzo Reich*, Parma, Albertelli, 1972, p. 38-40. La *Deutschland* venne ribattezzata *Lützow* nel novembre 1939 e, dopo aver operato nelle acque norvegesi e nel Baltico, si autoaffondò il 4 maggio 1945, tre giorni prima della fine delle ostilità.

Ottenuti questi successi, il Comandante della *Graf Spee*, cap. vascello Langsdorff, decise di avvicinarsi all'estuario del Rio della Plata per attaccare il traffico di carni congelate che dall'Argentina era diretto nel Regno Unito. Nella zona però lo attendevano l'incrociatore pesante *Exeter* e i due incrociatori leggeri *Ajax* ed *Achilles* del commodoro britannico Harwood, che con felice intuizione aveva previsto una simile mossa tedesca. A questo punto è necessario precisare che, a differenza di quanto è stato divulgato giornalmisticamente, nessuna informazione crittografica aiutò nell'occasione gli inglesi, per il semplice motivo che, come abbiamo detto, i radiocifrati tedeschi cominciarono ad essere interpretati dall'ULTRA Intelligence di Bletchley Park soltanto a partire dal maggio 1940.<sup>11</sup>

L'inevitabile incontro tra la suddetta divisione navale inglese e la *Graf Spee* dette origine il 13 dicembre 1939 alla battaglia del Rio della Plata, durante la quale la corazzata tascabile tedesca danneggiò gravemente l'*Exeter*, che si ritirò alle Falkland; ma fu a sua volta ripetutamente colpita e costretta a rifugiarsi nel vicino porto neutrale di Montevideo per riparare le avarie.

Presso il Ministero degli Esteri uruguayano si svolsero allora accanite dispute diplomatico-giuridiche, che ebbero per oggetto i tempi di sosta della danneggiata *Graf Spee* e come attori contrapposti l'Ambasciatore tedesco e quelli inglese e francese. Questi ultimi inoltre, per impressionare e condizionare il nemico, divulgarono la falsa notizia di un concentramento navale alleato all'imboccatura del Rio della Plata, dove in quel momento erano presenti invece soltanto gli incrociatori britannici *Ajax*, *Achilles* e *Cumberland*.

Il comandante Langsdorff dette credito a queste artefatte informazioni e considerò conseguentemente disperata la posizione della sua nave, che quindi egli decise di autoaffondare in acque internazionali, appena fuori del Rio della Plata. Pertanto la *Graf Spee* uscì da Montevideo verso il tramonto del 17 dicembre 1939, si fermò ad una decina di miglia dal porto uruguayano, sbarcando il proprio equipaggio su rimorchiatori noleggiati, e alle 20.54 venne fatta saltare in aria. I marinai tedeschi raggiunsero Buenos Aires, dove poco dopo il comandante Langsdorff si suicidò.<sup>12</sup>

---

11. P.R.O., fondo ADM 223, cartella 68: *Account of cruise and destruction of "Graf Spee" in River Plate action* e Hinsley F. H. - Thomas E. E. - Ransom C. F. G. - Knight R. C.: *British Intelligence in the second world war*, vol. I, Londra, Her Majesty's Stationery Office, 1979, p. 104-105.

12. Von Der Porten E. P.: *The German Navy in world war II*, Londra, Arthur Barker, 1969, p. 55-58.

La più fortunata delle tre corazzate tascabili tedesche fu l'*Admiral Scheer*, che circa un anno dopo, cioè tra il 27 ottobre 1940 e il 1° aprile 1941, eseguì una fruttifera crociera corsara, nel corso della quale eliminò in Atlantico e nell'oceano Indiano 16 mercantili nemici e l'incrociatore ausiliario britannico *Jervis Bay*, affondato in combattimento il 5 novembre 1940. Tale unità germanica compì inoltre nell'agosto 1942 una seconda simile missione di soli 15 giorni, durante la quale colò a picco un rompighiaccio sovietico, e terminò la sua carriera il 9 aprile 1945, cioè un mese prima della fine delle ostilità, vittima di un bombardamento aereo.

Oltre alle tre corazzate tascabili, Berlino inviò in Atlantico l'incrociatore pesante *Hipper* che però, afflitto da noie ai motori, dovette sostare a Brest, riuscendo ad affondare tra il dicembre 1940 e il febbraio 1941 nove mercantili, prima di rientrare in patria.

La più proficua crociera corsara condotta da navi da guerra del Terzo Reich risultò pertanto quella degli eleganti incrociatori da battaglia *Scharnhorst* e *Gneisenau*, che tra il 22 gennaio e il 23 marzo 1941 affondarono in Atlantico 22 mercantili, rifugiandosi poi a Brest nella Francia occupata.<sup>13</sup>

Complessivamente quindi furono 60 le navi mercantili colate a picco dalle unità da guerra della Kriegsmarine adibite alla lotta al traffico, per un totale di 327.645 t.s.l., comprendendo tra le vittime anche l'accennato incrociatore ausiliario *Jervis Bay*. Di contro i tedeschi persero nel corso di missioni corsare la corazzata tascabile *Graf Spee*, la nave da battaglia *Bismarck*, di cui ci interessiamo tra poco, e l'incrociatore da battaglia *Scharnhorst*. Quest'ultimo, come vedremo nel quarto paragrafo dell'ultimo capitolo, fu affondato il 26 dicembre 1943 presso l'isola degli Orsi nel Mar Glaciale Artico, mentre tentava di attaccare un convoglio alleato di rifornimenti per l'Unione Sovietica.

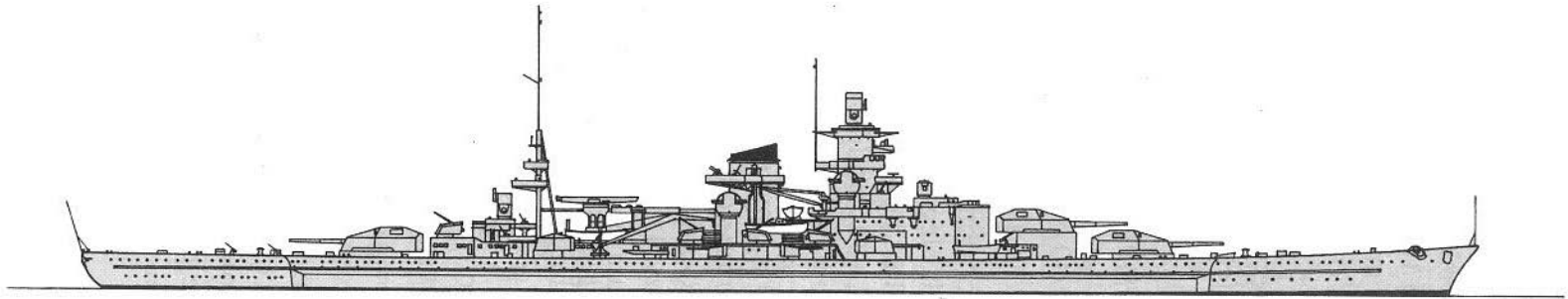
Parallelamente all'impiego delle ricordate navi da guerra, la Kriegsmarine rinnovò l'antica abitudine di armare come incrociatori ausiliari alcune unità mercantili opportunamente camuffate, dieci delle quali furono incaricate di svolgere guerra corsara negli oceani. Esse furono l'*Atlantis*, il *Thor*, il *Pinguin*, il *Komet*, il *Kormoran*, lo *Stier*, il *Michel*, l'*Orion*, il *Widder* e il *Togo*, che complessivamente colarono a

---

13. P.R.O., fondo FO 371, cartella 29254: *British ships sunk by "Scharnhorst" and "Gneisenau", 1941.*

## SCHARNHORST

*Nave da battaglia della Marina tedesca*



Scala 1:1250

### CARATTERISTICHE

*Dislocamento standard:* 31.850 tonnellate

#### *Dimensioni:*

lunghezza f.t. 234,9 m.  
lunghezza fra p.p. 226 m.  
larghezza 30 m.  
immersione 9,9 m.

#### *Apparato motore:*

3 gruppi turboriduttori; 12 caldaie Wagner;  
3 assi  
potenza 165.000 HP

#### *Velocità:* 32 nodi

#### *Armamento:*

IX-280/54,5, XII-150/55, XIV-105/65, XVI-37  
mm., XXII 20 mm., 6 tls. da 533 mm.,  
1 catapulta e 4 aerei

#### *Protezione:*

verticale max. 350 mm.  
orizzontale max. 105 mm.  
armamento max. 360 mm.  
torrione 350 mm.

*Varo:* 3 ottobre 1936

*Servizio:* 7 gennaio 1939

*Perdita:* 26 dicembre 1943

### DATI STORICI

La **Scharnhorst** e la **Gneisenau**, sebbene classificate navi da battaglia, derivarono parte delle loro caratteristiche dagli incrociatori da battaglia della prima guerra mondiale; dotate di grande velocità, necessaria per la guerra oceanica da corsa cui avrebbero dovuto essere destinate, e molto protette, come tradizione presso la Marina tedesca, queste due ottime navi imbarcavano cannoni da 280 mm., un calibro piuttosto ridotto, considerando che tutte le Marine si andavano orientando verso il 381 mm., ma reso competitivo dalla nota abilità dei puntatori germanici. La **Scharnhorst** fu una delle più attive navi tedesche durante la seconda guerra mondiale, operando sia nel Mare del Nord che in Atlantico e affondando numerose navi britanniche. Andò perduta il 26 dicembre 1943 nella battaglia dell'isola degli Orsi, colpita dal fuoco della corazzata **Duke of York** e di altre navi britanniche.



picco o catturarono 138 piroscafi per 857.543 t.s.l., imponendo anche un gravoso compito difensivo alla vigilanza navale inglese. Delle sudette navi corsare però solo le ultime tre evitarono l'affondamento.

Il più famoso di questi "raiders" mercantili fu l'*Atlantis* del comandante Rogge, che, salpato da Wilhelmshaven il 31 marzo 1940, compì il periplo del globo nella più lunga crociera corsara della guerra e ottenne il maggior bottino individuale in termini di tonnellaggio ed il secondo per numero di prede. Queste infatti risultarono in tutto 22, per complessive 145.697 t.s.l. e furono inferiori soltanto ai 30 piroscafi (pari a 137.890 t.s.l.) eliminati dal mercantile armato *Pinguin*.<sup>14</sup>

L'*Atlantis* fu affondato il 22 novembre 1941 dall'incrociatore pesante inglese *Devonshire* al largo dell'isola di Ascensione, dopo essere stato localizzato dall'ULTRA Intelligence, che decrittò due radiocifrati con i quali era stato fissato sul posto un appuntamento tra tale nave corsara e il sommergibile *U-126*.<sup>15</sup>

In conclusione la guerra al traffico condotta dalle unità da guerra e dai mercantili armati tedeschi non fu pari alle attese. Infatti i 198 piroscafi nemici, per 1.185.188 t.s.l., eliminati complessivamente in tale tipo di lotta, rappresentarono appena il 5,5% del tonnellaggio alleato distrutto durante l'intero conflitto.

Del resto, come abbiamo detto, la Kriegsmarine era stata costretta ad affidarsi esclusivamente alle azioni corsare dal mancato completamento dei suoi programmi di sviluppo, sconvolti dall'anticipato scoppio delle ostilità, ciò che dimostrò ancora una volta che una Marina sbilanciata, pur potendo vendere cara la pelle, è in grado di esercitare a mala pena il cosiddetto "sea denial", ma non il "sea control".

\* \* \* \* \*

Nell'ambito della guerra corsara tedesca sugli oceani deve essere inclusa la crociera della modernissima corazzata *Bismarck* da 41.700 tonnellate e armata con 8 cannoni da 380 mm, 12 da 150 mm e 16 da 105 mm. Questa potente nave da battaglia salpò da Gotenhaven nel Baltico il 18 maggio 1941 e due giorni dopo fu segnalata in transito nel Kattegat,

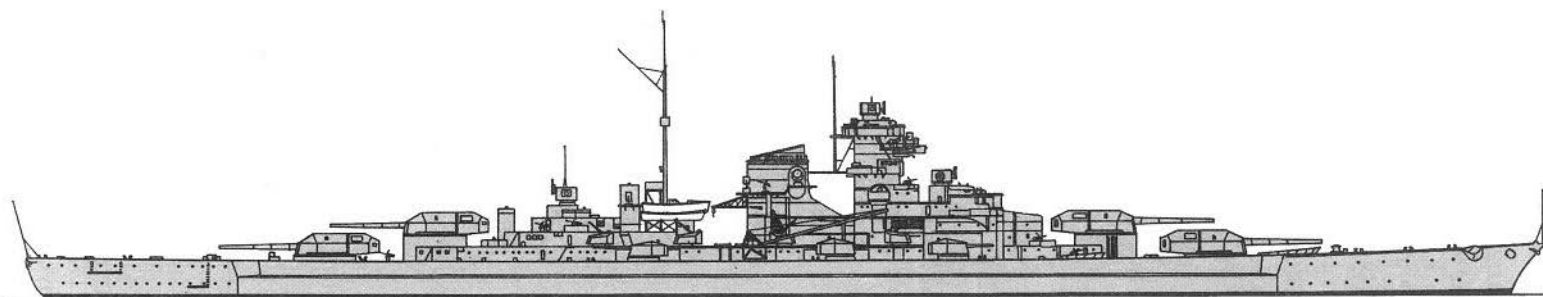
---

14. P.R.O., fondo ADM 199, cartella 725: *Attacks by enemy surface raiders. Reports 1939-1945*.

15. P.R.O., fondo DEFE 3, cartella 68: *Teleprinted translation of decrypted German naval radio messages*, decrittazione ZIP/ZTPG/17897 del 20 novembre 1941 e cartella 69: decrittazione ZIP/ZTPG/18094 del 21 novembre 1941.

## BISMARCK

*Nave da battaglia della Marina tedesca*



Scala 1:1250

172

### CARATTERISTICHE

*Dislocamento standard:* 41.700 tonnellate

#### *Dimensioni:*

lunghezza f.t. 251 m.  
lunghezza fra p.p. 241,5 m.  
larghezza 36 m.  
immersione 10,2 m.

#### *Apparato motore:*

3 gruppi turboriduttori Blohm und Voss;  
12 caldaie Wagner; 3 assi  
potenza 150.200 HP

*Velocità:* 30 nodi

#### *Armamento:*

VIII-380/47, XII-150/55, XVI-105/65, XVI-37  
mm., XII-20 mm., 1 catapulta e 6 aerei

#### *Protezione:*

verticale max. 320 mm.  
orizzontale max. 100 mm.  
armamento max. 360 mm.  
torrione mm. 350

*Varo:* 14 febbraio 1939

*Servizio:* 24 agosto 1940

*Perdita:* 27 maggio 1941

### DATI STORICI

La **Bismarck** e la **Tirpitz** furono probabilmente le migliori navi da battaglia tra quelle costruite negli anni immediatamente precedenti la seconda guerra mondiale. La protezione era stata accuratamente studiata per racchiudere tutte le zone vitali in una sorta di scatola corazzata; sebbene non fossero di spessore particolarmente elevato, le piastre di corazza erano di materiali suscettibili di deformarsi piuttosto che rompersi. L'armamento si basava su un calibro principale di 380 mm., inferiore al 406 mm. allora adottato da molte altre Marine, ma di una tale qualità che, unita alla tradizionale efficacia del tiro tedesco, garantiva prestazioni simili. La **Bismarck** fu affondata dopo una lunga caccia da parte di numerose unità inglesi, il 27 maggio 1941, mentre cercava di dirigersi in Atlantico per disturbare il traffico mercantile alleato.

in compagnia dell'incrociatore pesante *Prinz Eugen*, dall'addetto navale britannico a Stoccolma Henry Denham.

La missione affidata a queste due unità, poste agli ordini dell'ammiraglio Lütjens – già Comandante degli incrociatori da battaglia *Scharnhorst* e *Gneisenau* durante la loro precedente e fortunata missione corsara – prevedeva una breve sosta nella Norvegia occupata e poi una penetrazione in Atlantico attraverso lo stretto di Danimarca, tra la Groenlandia e l'Islanda, avendo come finale obiettivo i convogli oceanici inglesi.<sup>16</sup>

La segnalazione della *Bismarck* e del *Prinz Eugen* in trasferimento dal Baltico al Mare del Nord allertò la ricognizione aerea inglese, che il 21 maggio fotografò le due navi nel fiordo norvegese di Bergen, ma che poi, a causa del maltempo, si accorse con ventiquattr'ore di ritardo della loro partenza da tale località, avvenuta alle 20.00 dello stesso giorno.

A questo punto l'Ammiragliato di Londra stimò correttamente che le due unità da guerra tedesche avrebbero tentato di forzare uno dei cinque passaggi settentrionali tra il Mare del Nord e l'oceano Atlantico, ma non poté prevedere quale di queste cinque possibili uscite sarebbe stata scelta effettivamente dall'ammiraglio Lütjens. Gli inglesi furono quindi costretti a vigilare su tutte le possibili rotte di evasione del nemico, pur supponendo che esso avrebbe provveduto a stare più lontano possibile da Scapa Flow nelle isole Orcadi, dove era sempre ubicata la base

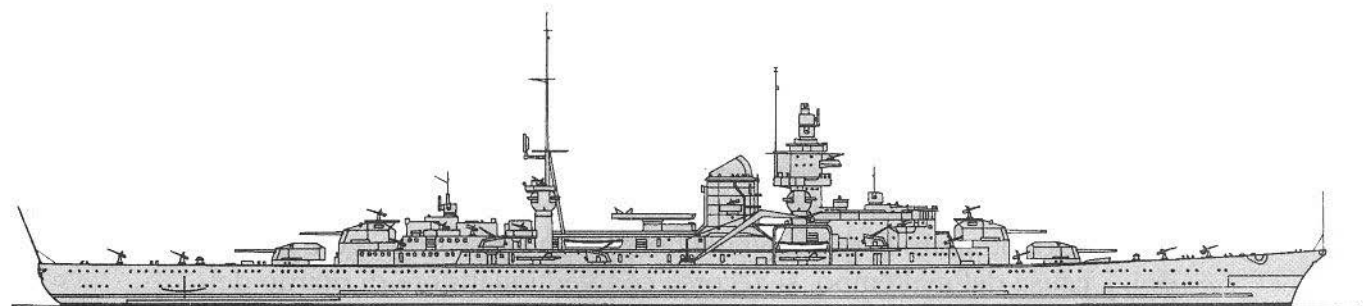


*Incrociatore da battaglia "Gneisenau" (1938)*

16. Si ricorda che nell'aprile 1940 i tedeschi avevano invaso facilmente la Danimarca ed erano sbarcati in Norvegia, occupandola entro il 7 giugno successivo nonostante la vicinanza della flotta britannica, che contrastò energicamente l'operazione nemica, senza però riuscire a frustrarla.

## PRINZ EUGEN

*Incrociatore pesante della Marina tedesca*



Scala 1:1250

### CARATTERISTICHE

*Dislocamento standard:* 14.240 tonnellate

#### *Dimensioni:*

lunghezza f.t. 212,5 m.

larghezza 21,9 m.

immersione 7,9 m.

#### *Apparato motore:*

3 gruppi turboriduttori Brown-Boveri;

12 caldaie La Mont;

3 assi

potenza 132.000 HP

*Velocità:* 32 nodi

#### *Armamento:*

VIII-203/60, XII-105/65, XVIII-40,

XXVIII-20, 12 tls. 533 mm.

1 catapulta e 3 aerei

#### *Protezione:*

verticale max. 80 mm.

orizzontale max. 50 mm.

torri max. 105-80 mm.

torrione 150 mm.

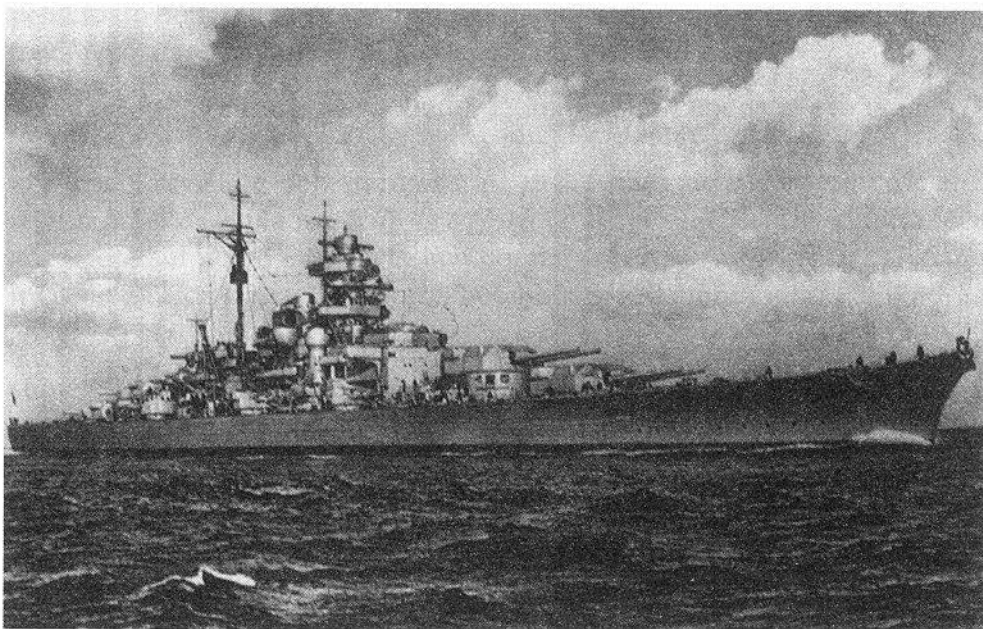
*Varo:* 22 agosto 1938

*Servizio:* 1 agosto 1940

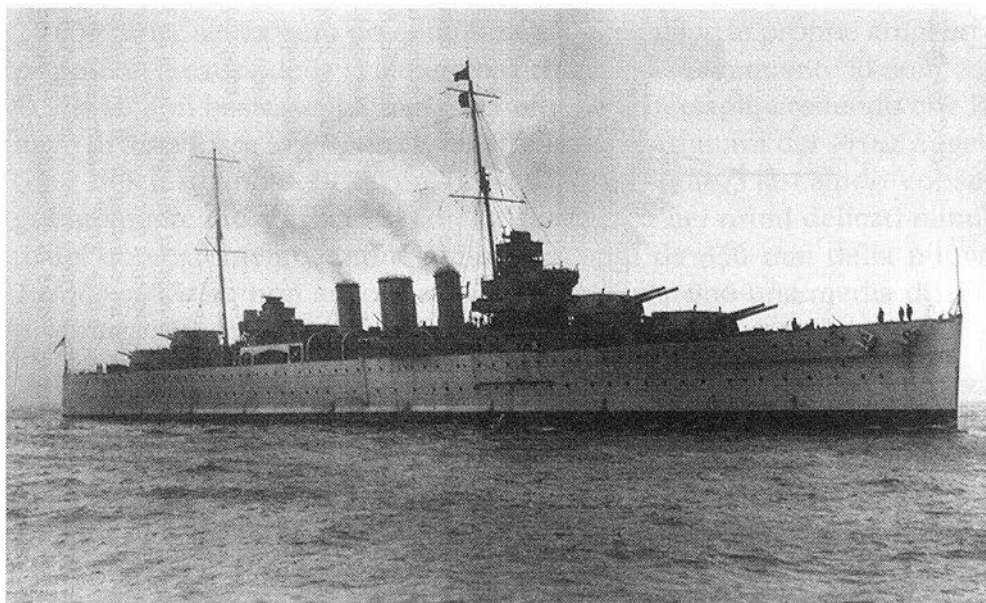
*Affondamento:* 22 dicembre 1947

### DATI STORICI

*Il Prinz Eugen fu l'unico incrociatore della sua classe ad essere completato, poiché delle altre due unità il Seydlitz fu destinato ad essere trasformato in portaerei, ma la sua costruzione fu presto interrotta, mentre lo scafo del Lutzow fu venduto all'Unione Sovietica, ch  tuttavia non riusc  mai a completarlo. Progettati come miglioramento della classe "Hipper" per contrastare i traffici atlantici della Francia, la pi  probabile avversaria di quel periodo, questi incrociatori avevano un'autonomia troppo limitata per effettuare un'efficace guerra da corsa; il Prinz Eugen fu, comunque, il migliore incrociatore tedesco ad entrare in servizio nella seconda guerra mondiale. Partecip  sia alla crociera della Bismarck, sia all'operazione Cerberus che port  le navi da battaglia Scharnhorst e Gneisenau a rientrare in Germania dal porto francese di Brest, con un'audace crociera lungo la Manica. Catturato dai britannici alla fine della guerra, fu ceduto agli americani che lo utilizzarono nell'esperimento atomico dell'atollo di Bikini.*



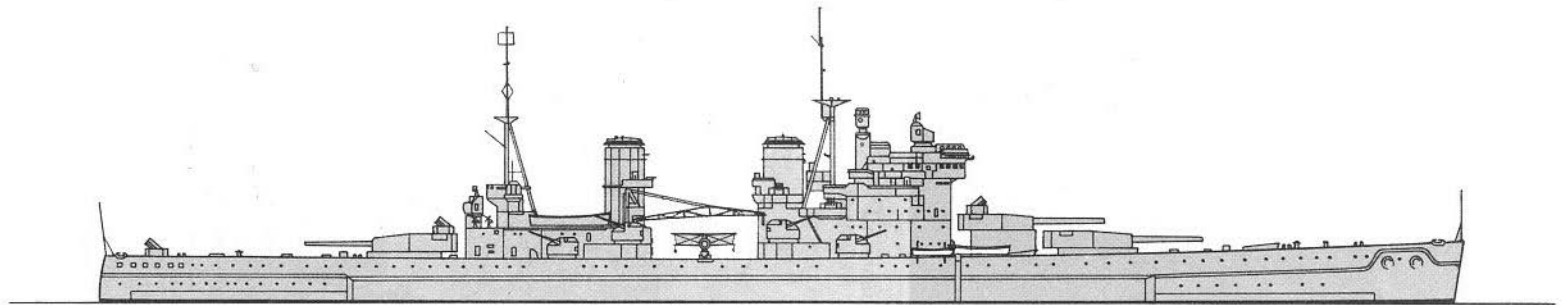
*Corazzata tedesca "Bismarck"*



*Incrociatore pesante britannico "Suffolk"*

## PRINCE OF WALES

*Nave da battaglia della Marina britannica*



Scala 1:1250

### CARATTERISTICHE

*Dislocamento standard:* 36.750 tonnellate

#### *Dimensioni:*

lunghezza f.t. 227,1 m.  
lunghezza fra p.p. 213,4 m.  
larghezza 31,4 m.  
immersione 10,9 m.

#### *Apparato motore:*

4 gruppi turboriduttori  
Parsons; 8 caldaie Ammiragliato; 4 assi  
potenza 125.000 HP

#### *Velocità:* 29 nodi

#### *Armamento:*

X-356/45, XVI-133/50, XXXII-40 mm.,  
1 catapulta e 4 aerei

#### *Protezione:*

verticale max. 381 mm.  
orizzontale 152 mm.  
armamento max. 406 mm.  
torrione 75 mm.

#### *Varo:* 3 maggio 1939

#### *Servizio:* 31 marzo 1941

#### *Perdita:* 10 dicembre 1941

### DATI STORICI

Il potenziamento della linea di navi da battaglia attuato da tutte le Marine, e in particolare da quella tedesca, alla metà degli anni '30, costrinse l'Ammiragliato inglese ad impostare una nuova classe di cinque unità, le "King George V", o "KGV". Concepite per contrastare le similari unità nemiche, queste navi furono dotate di un cannone di calibro inferiore a quelli da 381 mm. o da 406 mm. adottati dagli avversari, ma che consentiva un notevole risparmio di peso, anche se le "KGV" imbarcavano ben 10 pezzi; fu così possibile aumentare la protezione e la velocità. Poco convinti che la corazzata potesse ancora avere un ruolo decisivo nella guerra navale, gli inglesi non cercarono di superare le realizzazioni avversarie, ma vollero solo contrastarle. La **Prince of Wales** fu affondata il 10 dicembre 1941 da aerei giapponesi presso le coste orientali malesi, insieme all'incrociatore da battaglia **Repulse**.



principale della flotta britannica, ed avrebbe quindi probabilmente scelto di transitare per uno dei passaggi dell'estremo nord.<sup>17</sup>

In effetti, come abbiamo detto, l'ammiraglio Lütjens aveva deciso di attraversare lo stretto di Danimarca, a nord dell'Islanda, e qui le sue navi furono avvistate nella tarda serata del 23 maggio dai due incrociatori britannici di vigilanza *Suffolk* e *Norfolk*, il cui segnale di scoperta fece accorrere sul posto la nuovissima corazzata *Prince of Wales* e l'anziano incrociatore da battaglia *Hood*, al comando dell'ammiraglio Holland.

Queste ultime due grandi navi inglesi apparivano sulla carta abbastanza potenti, ma in realtà nascondevano deficienze sostanziali, seppure contrastanti tra loro. La *Prince of Wales* soffriva infatti di malanni di gioventù, avendo un equipaggio poco addestrato e soprattutto denunciando irrisolti difetti alle artiglierie di grosso calibro, motivo per il quale essa aveva ancora a bordo alcuni operai civili. L'*Hood* invece era vecchio di 23 anni, seppure leggermente rimodernato, e soprattutto era l'ultimo rappresentante dell'antica filosofia costruttrice dell'ammiraglio Fisher nata nel 1906, che privilegiava la velocità a danno della corazzatura, errore che era stato pagato a caro prezzo dagli inglesi alla battaglia dello Jutland e che avrebbe fatto ora un'altra vittima.<sup>18</sup>

La *Prince of Wales* e l'*Hood* avvistarono la *Bismarck* e il *Prinz Eugen* alle 05.35 del 24 maggio 1941 all'uscita dello stretto di Danimarca ed aprirono il fuoco diciotto minuti più tardi alla distanza di oltre 24.000 metri, senza però poter utilizzare inizialmente le proprie artiglierie poppiere, a causa della svantaggiosa rotta di avvicinamento al nemico. Come se non bastasse, gli inglesi confusero i bersagli, credendo che la nave di testa fosse la *Bismarck*, mentre invece si trattava del *Prinz Eugen* (che del resto possedeva un profilo assai simile), lasciando conseguentemente indisturbata la corazzata tedesca nei primi delicati minuti del combattimento. Infine i dieci cannoni da 356 mm della nuova *Prince of Wales*, non ancora a punto, denunciarono una media di colpi non partiti del 30%.

Le artiglierie navali tedesche dimostrarono al contrario la loro solita accuratezza, centrando con sollecitudine il fragile *Hood*. Pertanto alle 06.01

---

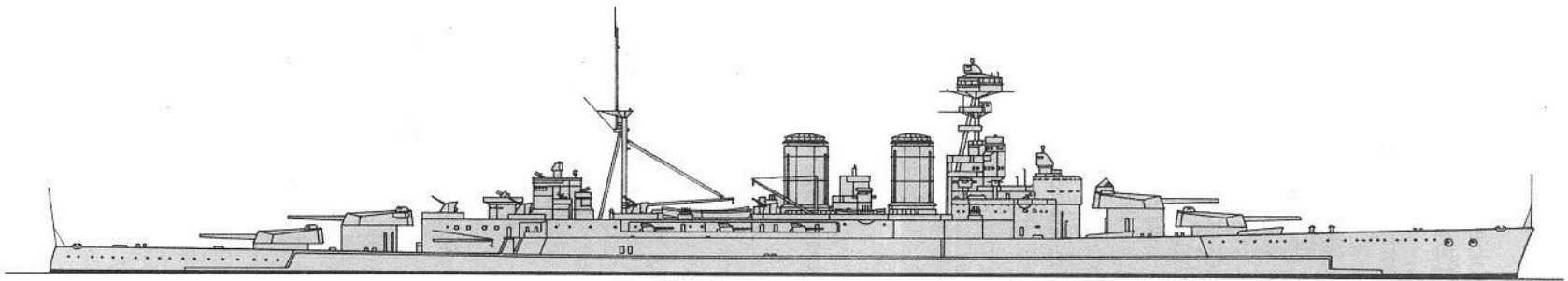
17. Müllenheim-Rechberg B.: *Nave da battaglia "Bismarck"*, Parma, Albertelli, 1984, p. 115-116.

18. Raven A. - Roberts J.: *British battleships of world war two*, Londra, Arms and Armour Press, 1981, p. 60-75, 143, 189-197, 283-314 e 346-351.



## HOOD

*Nave da battaglia della Marina britannica*



Scala 1:1250

178

### CARATTERISTICHE

*Dislocamento standard:* 41.200 tonnellate

#### *Dimensioni:*

lunghezza f.t. 262,2 m.  
lunghezza fra p.p. 246,9 m.  
larghezza 31,7 m.  
immersione 8,7 m.

#### *Apparato motore:*

4 gruppi turboriduttori Brown-Curtis;  
24 caldaie Yarrow; 4 assi  
potenza 150.000 HP

*Velocità:* 31 nodi

#### *Armamento:*

VIII-381/42, VI-140/50, XIV-102/50,  
XXIV-40 mm., 6 tls. da 533 mm.

#### *Protezione:*

verticale max. 305 mm.  
orizzontale 51 mm.  
armamento max. 381 mm.  
torrione mm. 229  
controcarenе esterne

*Varo:* 22 agosto 1918

*Servizio:* 5 marzo 1920

*Perdita:* 24 maggio 1941

### DATI STORICI

*Impostato prima della fine della prima guerra mondiale come incrociatore da battaglia, l'**Hood**, pur mantenendo l'aspetto esterno e le dimensioni di quel tipo di nave, fu completato come nave da battaglia, subendo uno scadimento della velocità a modesto vantaggio della protezione. Esemplare unico, non essendo stata completata nessuna delle altre tre unità della sua classe, e nave magnificamente immensa e diversa da qualsiasi altra nella Marina britannica, divenne negli anni tra le due guerre il simbolo del dominio della Royal Navy sui mari. Enorme fu in Gran Bretagna il cordoglio alla notizia della sua perdita, avvenuta la sera del 24 maggio 1941, quando centrata dalla quinta salva della corazzata tedesca **Bismarck**, saltò in aria con la quasi totalità del suo equipaggio.*

quest'ultimo incrociatore da battaglia inglese, ideato durante la prima guerra mondiale, saltò in aria sotto la quinta salva della *Bismarck* e affondò con tutto il suo equipaggio di 1.418 uomini, ad eccezione di tre marinai.<sup>19</sup>

Anche la *Prince of Wales* fu colpita ripetutamente, ma riuscì ad interrompere il contatto alle 06.13 e ad allontanarsi con danni a bordo. Da parte sua la *Bismarck* incassò tre colpi, uno dei quali causò una consistente perdita di nafta, che diminuì la sua autonomia e indusse Lütjens a dirigere verso St.Nazaire, nella Francia occupata, per riparare le avarie prima di affrontare nuovamente l'oceano.

Di conseguenza nel pomeriggio di quel 24 maggio il *Prinz Eugen* venne incaricato di continuare da solo l'intrapresa crociera corsara. Questo incrociatore però non ottenne alcun successo contro il traffico nemico, essendo afflitto da continue noie meccaniche che lo costrinsero il 1° giugno a rientrare a Brest, dove esso si riunì ai due incrociatori da battaglia *Scharnhorst* e *Gneisenau*, reduci dalla loro accennata missione in Atlantico. Tutte e tre queste navi tedesche poi rientrarono insieme in Germania nel febbraio 1942, attraversando addirittura la vigilatissima Manica e respingendo ripetuti attacchi di aerei e di siluranti inglesi.

Dopo la separazione dal *Prinz Eugen*, la *Bismarck* superò senza danni un attacco condotto dagli aerosiluranti della portaerei *Victorious* e alle 03.06 del 25 maggio riuscì a sottrarsi al pedinamento radar eseguito dai due incrociatori inglesi *Norfolk* e *Suffolk*, dirigendo decisamente su St.Nazaire, secondo i piani di Lütjens.

Da allora e per molte ore l'Ammiragliato britannico brancolò nel buio, mentre tutte le proprie navi impiegate nella caccia alla corazzata germanica stavano per esaurire il combustibile. A nulla infatti valsero i rilevamenti radiogoniometrici inglesi basati su imprudenti radiocomunicazioni tra la *Bismarck* e il Comando navale di Berlino, poiché la localizzazione dell'emittente radio compiuta a Londra si rivelò grossolanamente errata.<sup>20</sup>

Finalmente alle 18.12 di quel 25 maggio intervenne l'ULTRA Intelligence, che decrittò un radiocifrato della Luftwaffe secondo cui la corazzata tedesca stava facendo rotta per un porto francese.<sup>21</sup>

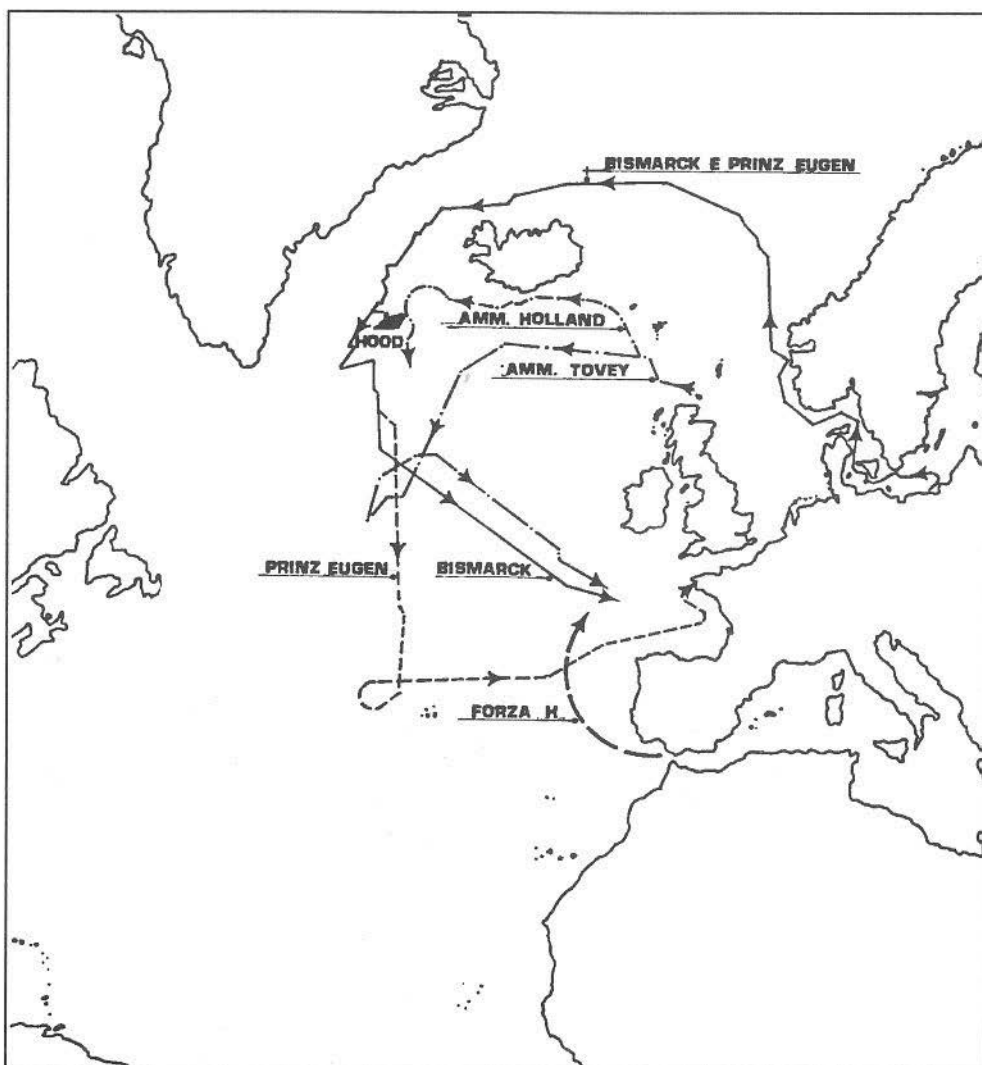
Venne quindi dirottata in tale direzione tutta la ricognizione aerea britannica, che nella mattinata del 26 scoprì finalmente la *Bismarck* al largo

---

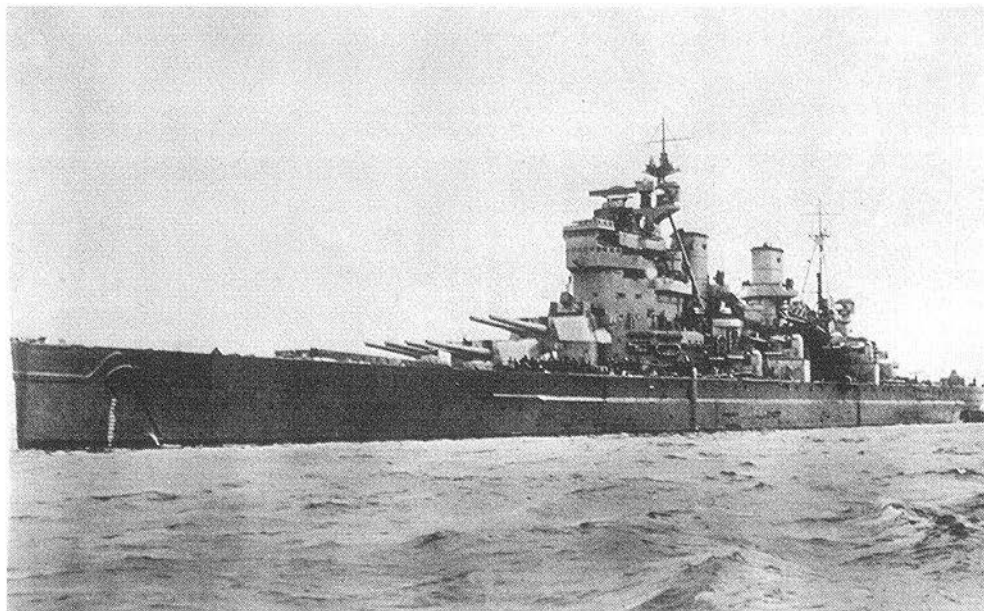
19. Robertson R. G.: *H.M.S. "Hood", battle cruiser 1916-1941*, in "Profile warship", n. 19, 1972, p. 171.

20. Kennedy L.: *Caccia alla "Bismarck"*, Milano, Mondadori, 1978, p. 142-144.

21. P.R.O., fondo ADM 223, cartella 78: *Admiralty signal messages "H" series, July 1940 - September 1941*, messaggio ULTRA n. H.43 delle ore 18.12 del 25 maggio 1941.



*Missione della Bismarck e contromosse inglesi - 21/27 maggio 1941*

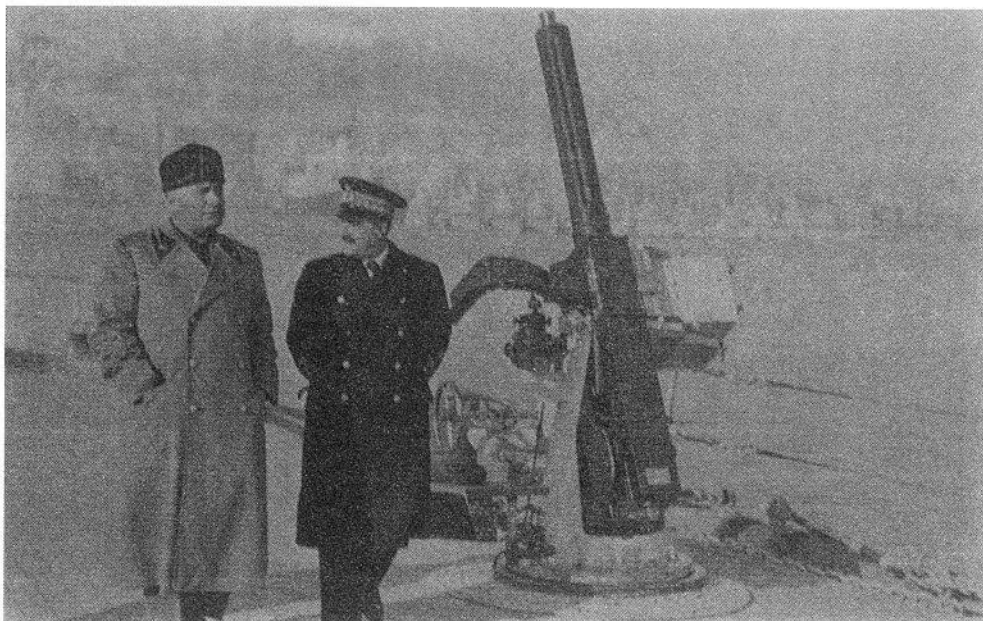


Corazzata inglese "King George V<sup>o</sup>"

del golfo di Biscaglia. Toccò poi alla portaerei *Ark Royal*, fatta uscire in precedenza da Gibilterra, tentare di ridurre la velocità della corazzata germanica, prima che essa entrasse nel raggio protettivo della Luftwaffe basata in Francia. Un primo attacco aerosilurante partito da questa portaerei però fallì, perché venne erroneamente diretto contro l'incrociatore inglese *Sheffield*, fortunatamente uscito incolume da questo incidente. Una seconda incursione degli stessi aerosiluranti dell'*Ark Royal* invece ebbe l'effetto sperato, poichè un siluro danneggiò un'elica e il timone della *Bismarck*, costringendola a navigare lungo un ampio cerchio e a velocità ridotta.

Tutte le unità britanniche presenti nella zona furono quindi dirette sul posto e alle 08.47 del 27 maggio le due corazzate *King George V* e *Rodney* ingaggiarono la *Bismarck* nel decisivo combattimento. L'unità tedesca, incapace di manovrare, venne ben presto sopraffatta dal fuoco avversario e alle 10.15 tutti i suoi cannoni furono messi a tacere. Infine tre siluri dell'incrociatore *Dorsetshire* inflissero il colpo di grazia alla bella corazzata germanica, che si inabissò alle 10.40, trascinando con sé l'ammiraglio Lütjens e 1.975 uomini dell'equipaggio, mentre 118 superstiti furono raccolti in mare dagli inglesi.<sup>22</sup>

22. P.R.O., fondo ADM 1, cartella 19999: *Sinking of German battleship "Bismarck"* e fondo ADM 199, cartella 1188: *Pursuit and destruction of German battleship "Bismarck"*.



*Mussolini con il C.S.M. della Regia Marina  
Ammiraglio Cavagnari su nave "Zara"*

Nei giorni successivi la Royal Navy riuscì altresì ad eliminare sette degli otto mercantili tedeschi inviati in Atlantico per rifornire la *Bismarck* durante la sua programmata crociera corsara ed anche questo successo fu in gran parte dovuto al lavoro crittografico di Bletchley Park.<sup>23</sup>

### **3 La politica navale italiana dal 1922 al 1940 e lo stato di preparazione al conflitto**

Nell'ottobre 1922 ebbe inizio un periodo nuovo e tragico della storia d'Italia con l'avvento al potere di Mussolini e l'instaurazione di una dittatura, che in politica estera fu caratterizzata da un'aggressività sconfinante nell'arroganza.

In campo marittimo il Partito Unico Fascista ereditò una situazione assai favorevole, poiché proprio nel febbraio di quel 1922 si era conclusa la famosa conferenza di Washington per il disarmo navale che, come è noto, aveva sancito la parità tra le Marine italiana e francese per quanto riguardava la quota di navi da battaglia (175.000 tonnellate) e di portaerei (60.000 tonnellate).

---

23. P.R.O., fondo ADM 223, cartella 88: *The use of Special Intelligence in naval operations.*

Nel maggio 1925 Mussolini, già Presidente del Consiglio, Ministro degli Interni, Ministro della Guerra e dell'Aeronautica, assunse anche l'incarico di Ministro della Marina, dopo che il precedente titolare del dicastero, l'ammiraglio Thaon di Revel, aveva rassegnato le dimissioni in segno di protesta per come era stata disegната la carica di Capo di Stato Maggiore Generale. Il Duce rimase quindi Ministro della Marina fino alla sua caduta del 25 luglio 1943, con una parentesi compresa tra il settembre 1929 e il novembre 1933 allorquando tale incarico venne retto dall'ammiraglio Sirianni.

I tanti impegni assunti da Mussolini non gli permisero comunque di interessarsi a fondo della Marina, la cui direzione politico-amministrativa passò quindi di fatto nelle mani del Sottosegretario di tale Ministero, che tra il novembre 1933 e il dicembre 1940 fu l'ammiraglio Domenico Cavagnari. Quest'ultimo divenne poi il più importante personaggio di tale Forza Armata quando nel giugno 1934 assunse anche l'incarico di Capo di Stato Maggiore.<sup>24</sup>

In sede di valutazione dello sviluppo dell'apparato militare italiano è giusto riconoscere innanzi tutto che il fascismo dedicò ad esso non indifferenti risorse finanziarie, soprattutto se paragonate al contemporaneo prodotto interno lordo. Purtroppo però la specifica utilizzazione dei cospicui bilanci delle tre Forze Armate fu spesso avventata e non mancarono anche clamorosi errori di scelta di questo o quel mezzo bellico da parte degli organi militari, sovente troppo condizionati dagli interessi dell'industria nazionale. Quest'ultima, da parte sua, non era così arretrata come troppo spesso si legge, ma era afflitta semmai da clientelismo e da scarso realismo in materia progettuale. Infine sulla conclusiva impreparazione bellica del Paese incise anche la filosofia del regime, che privilegiava genericamente il "numero" alla "qualità" e anteponeva l'immediatezza propagandistica di alcuni risultati spettacolari (come le trasvolate atlantiche e le altre imprese aeronautiche di carattere sportivo, ma non militare) alla paziente ricerca scientifica e alla meditata pianificazione.<sup>25</sup>

In particolare lo sviluppo della flotta italiana non seguì una logica programmazione, ma fu dettato dal desiderio di ribattere orgogliosamente,

---

24. Mazzetti M.: *La politica militare italiana fra le due guerre mondiali*, Salerno, Edizioni Beta, 1974, p. 129-130.

25. Bandini F.: *Vita e morte segreta di Mussolini*, Milano, Mondadori; Club degli editori, 1978, p. 31-32 e 171.



di volta in volta, le contemporanee realizzazioni navali della Francia, che rappresentava la nostra principale antagonista fin dal 1882 (con la sola parentesi della prima guerra mondiale). Questa politica navale italiana contingente e “giornaliera” dette fatalmente origine ad una flotta poco equilibrata nelle sue componenti, con unità – come gli incrociatori pesanti da 10.000 tonnellate e con cannoni da 203 mm – giustificate in una Marina dalle caratteristiche oceaniche, come quella francese, ma che nel Mediterraneo erano certamente meno utili, a parità di spesa, di un maggior numero di incrociatori leggeri sulle 7.000 tonnellate e con cannoni da 152 mm.

Invece il costoso programma di costruzione degli incrociatori pesanti venne iniziato in Italia subito dopo la conferenza navale di Washington e fu completato nel 1933 con l'entrata in servizio del *Bolzano*, settimo ed ultimo di tali grandi unità da vigilanza. Nel frattempo erano stati varati tra il 1930 e il 1932 solo sei incrociatori leggeri della classe “Condottieri” e i dodici esploratori (poi classificati come cacciatorpediniere) della classe “Navigatori” ed era stata lentamente ripresa la costruzione di moderne unità subacquee. Il grande sviluppo dei programmi di costruzione dei cacciatorpediniere e dei sommergibili italiani si ebbe comunque a partire dal 1934.<sup>26</sup>

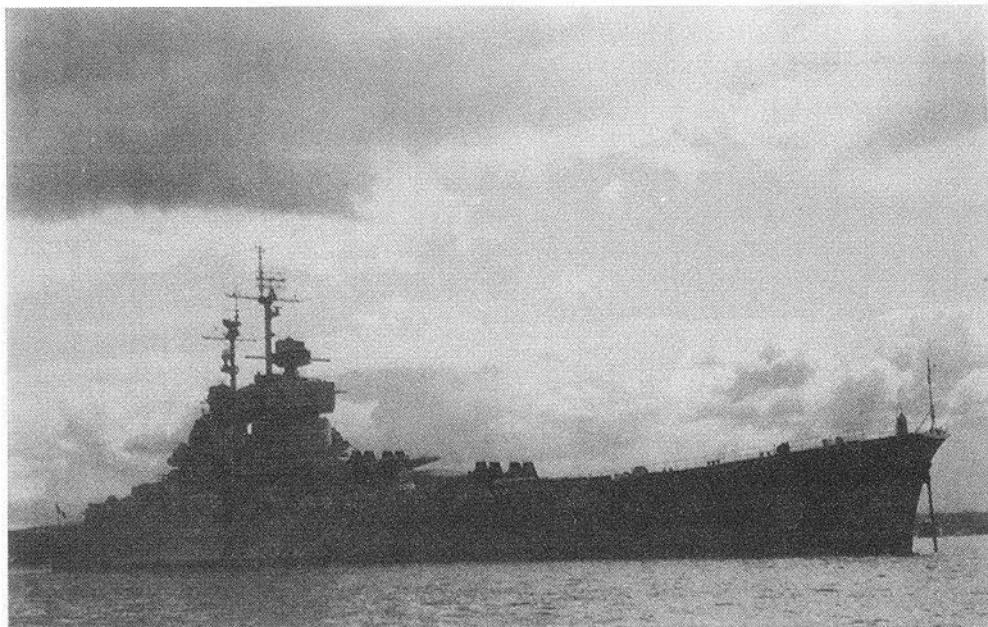
A questo proposito si deve ricordare che nel giugno 1940 la flotta sottomarina italiana si collocava, con i suoi 113 sommergibili (di cui 105 nel Mediterraneo), al secondo posto mondiale, venendo subito dopo quella statunitense per quanto riguardava il tonnellaggio complessivo, ovvero dopo quella sovietica per quanto concerneva il numero dei battelli. Purtroppo però i nostri sommergibili si dimostrarono troppo grandi e poco manovrieri per il bacino mediterraneo, mentre i relativi criteri d'impiego non furono sufficientemente rinnovati rispetto a quelli della prima guerra mondiale, basati su agguati fissi. Di conseguenza la flotta subacquea italiana riuscì ad affondare nel Mediterraneo tra il 10 giugno 1940 e l'8 settembre 1943 soltanto 10 navi da guerra nemiche – nessuna più grande di un incrociatore leggero – e 15 mercantili, allo sproporzionato prezzo di 66 battelli.<sup>27</sup>

---

26. Ufficio Storico della Marina Militare: *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, vol. XXI: *L'organizzazione della Marina durante il conflitto*, tomo I, Roma 1972, p. 27.

27. A titolo di raffronto si rammenta che un totale di 68 U-boote tedeschi, penetrati in successione e non tutti insieme nel Mediterraneo a partire dal settembre 1941, colarono a picco, nello stesso mare fino all'8 settembre 1943, 37 navi da guerra, tra cui 2 portaerei e una corazzata, e 95 unità mercantili nemiche. Cfr. Santoni A. - Mattesini F.: *La partecipazione tedesca alla guerra aeronavale nel Mediterraneo (1940-1945)*, Roma, Dell'Ateneo, 1980, p. 599-606.

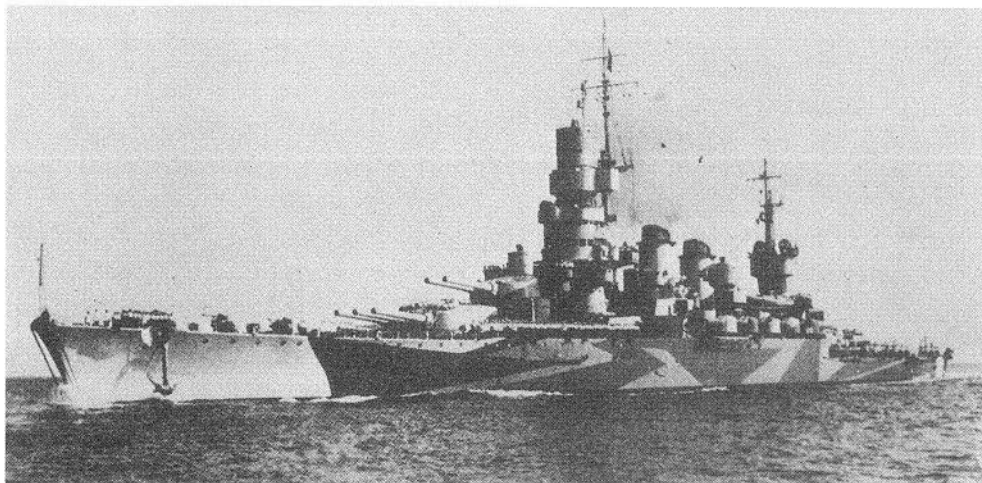




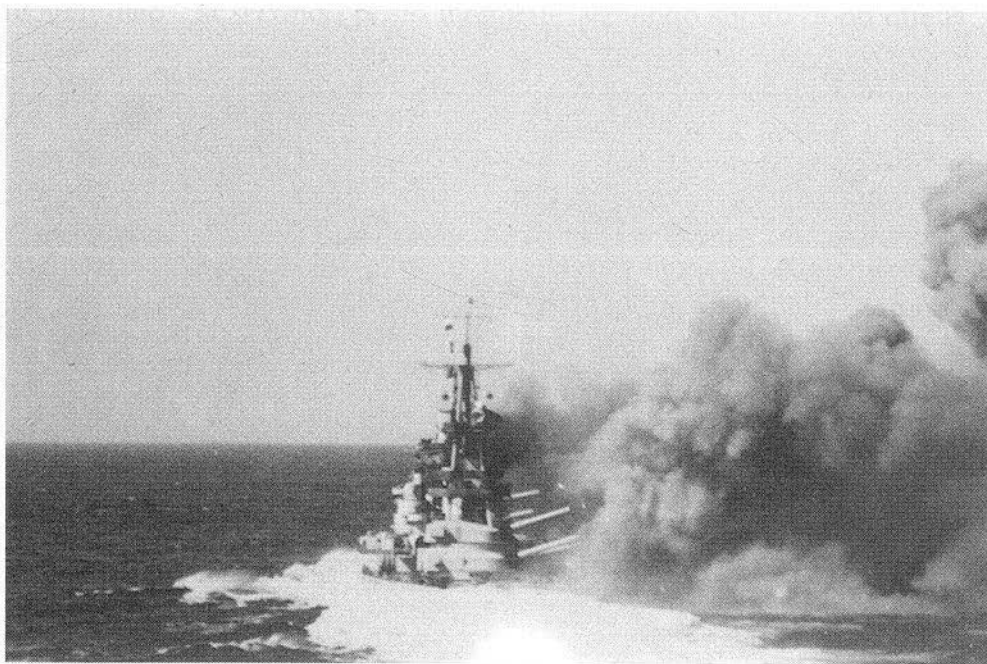
*Corazzata "Jean Bart" della Marina francese*



*Corazzata "Littorio" (estate 1940)*



*Corazzata "Caio Duilio"*



*Tiri d'artiglieria della corazzata "Giulio Cesare"*

Un discorso parimenti obiettivo ed ancora più articolato deve essere fatto a proposito delle corazzate o navi da battaglia che, come si ricorderà, erano state limitate quantitativamente e qualitativamente dalla conferenza di Washington. In questo campo l'Italia intraprese nel 1933 la conversione, che poi fu una completa ricostruzione, della *Conte di Cavour* e della *Giulio Cesare* varate nel 1911, al fine di replicare alla recente impostazione dell'incrociatore da battaglia (o corazzata rapida) francese *Dunkerque* da 26.500 tonnellate, a sua volta considerata da Parigi come un'indispensabile risposta alla prima delle tre "corazzate tascabili" tedesche, battezzata *Deutschland*.

Falliti i successivi tentativi per un accordo tra Roma e Parigi, il Governo francese, sempre più preoccupato anche dal riarmo tedesco, credette opportuno includere nel suo programma navale del 1934 la realizzazione di un secondo incrociatore da battaglia gemello del *Dunkerque*, che fu chiamato *Strasbourg*. Venuto a conoscenza di questa decisione, il Capo di Stato Maggiore e Sottosegretario della Regia Marina, ammiraglio Domenico Cavagnari, convinse Mussolini a concretizzare immediatamente i già avanzati progetti di due molto più armate e potenti corazzate – nominalmente da 35.000 tonnellate ed effettivamente da oltre 41.000 tonnellate "standard" – che furono impostate quindi il 28 ottobre 1934 con i nomi di *Vittorio Veneto* e di *Littorio*.<sup>28</sup>

Parigi considerò queste due grandi navi da battaglia italiane come una risposta sproporzionata ai propri programmi navali essenzialmente antitedeschi e replicò impostando nel 1935 e nel 1936 le due nuove corazzate *Richelieu* e *Jean Bart*, che però non furono pronte prima dell'armistizio francese del giugno 1940. Di contro la Marina italiana rimodernò radicalmente tra il 1937 e il 1940 le sue due ultime corazzate anziane, cioè l'*Andrea Doria* e la *Caio Duilio*, varate nel 1913.

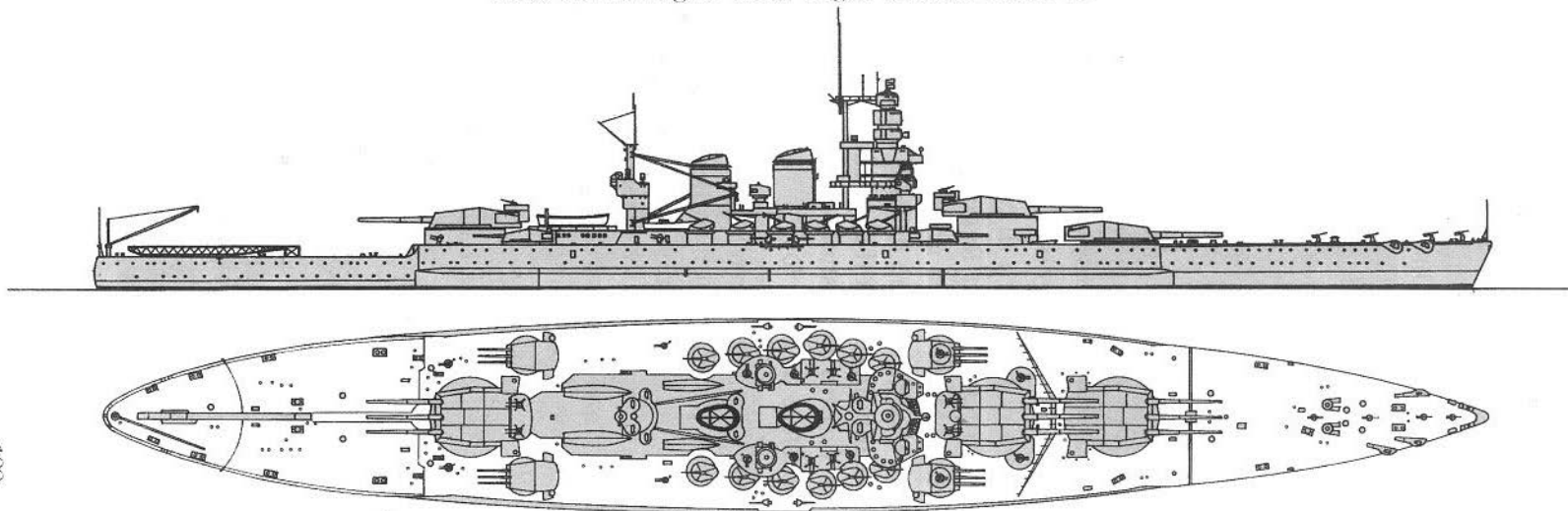
Alla fine del 1935 le prospettive della politica estera italiana mutarono radicalmente. Infatti, con l'invasione dell'Etiopia del 3 ottobre, Roma fu messa di fronte anche all'ipotesi di uno scontro con Londra, oltre che

---

28. Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare (A.U.S.M.M.), cartelle 2631/1 e 3272/5. Per l'esattezza la *Vittorio Veneto* dislocava 41.167 tonnellate standard e la *Littorio* 41.377 tonnellate standard, superando quindi di oltre 6.000 tonnellate il dislocamento di 35.000 tonnellate consentito come massimo dalla conferenza di Washington. Queste due corazzate, così come la successiva gemella *Roma*, erano armate con 9 cannoni da 381 mm, 12 da 152 mm, 12 da 90 mm e 44-50 mitragliere contraeree da 37 e da 20 mm ed avevano una velocità massima di 30 nodi. Ufficio Storico della Marina Militare: *Le navi di linea italiane, 1861-1969*, cit., p. 319.

# VITTORIO VENETO

*Nave da battaglia della Regia Marina italiana*



## CARATTERISTICHE

*Dislocamento standard:* 41.167 tonnellate

### *Dimensioni:*

lunghezza f.t. 237,8 m.  
lunghezza fra p.p. 224,5 m.  
larghezza 32,9 m.  
immersione 10,5 m.

### *Apparato motore:*

4 gruppi turboriduttori Belluzzo;  
8 caldaie Yarrow; 4 assi potenza 140.000 HP

### *Velocità:* 30 nodi

### *Armamento:*

IX-381/50, XII-152/55,  
XII-90/50, XX-37/54, XXX-20/65,  
IV-120/40 illuminanti, 1 catapulta e 3 aerei

### *Protezione:*

verticale max. 350 mm.  
orizzontale max. 100 mm.  
armamento max. 350 mm.  
torrione mm. 260  
cilindri assorbitori subacquei

*Varo:* 25 luglio 1937

*Servizio:* 28 aprile 1940

*Radiazione:* 1 febbraio 1948

*Scala 1:1250*

## DATI STORICI

Come tutte le altre Marine, anche quella italiana impostò, alla metà degli anni '30, una nuova classe di navi da battaglia; ad una prima coppia, comprendente la **Vittorio Veneto** e la **Littorio** (il cui nome venne mutato in **Italia** il 30 luglio 1943, alla caduta del fascismo), si decise nel 1938 di far seguire altre due unità, la **Roma** e l'**Impero**, ma quest'ultima non fu mai completata.

Nel complesso si trattò di una serie di navi ben riuscite, di linee armoniose e caratteristiche equilibrate. Nel corso del secondo conflitto mondiale il sistema di protezione subacquea diede ottima prova, consentendo in almeno tre occasioni di assorbire i danni di un siluramento. Concepite per contrastare le moderne corazzate francesi, le "Vittorio Veneto" dovettero confrontarsi, invece, con le più vecchie navi da battaglia inglesi, senza tuttavia avere mai l'occasione di dimostrare la loro superiorità.

al cospetto di un possibile isolamento diplomatico e ad uno strangolamento economico, in seguito alle sanzioni internazionali proclamate ai nostri danni dalla Società delle Nazioni.

Per fortuna, il temuto scontro con la Marina britannica non si verificò, nonostante la Royal Navy avesse fatto accorrere nel Mediterraneo, come ammonimento, gran parte della "Home Fleet", cioè della flotta della Manica. Pertanto la Marina italiana poté garantire in tutta tranquillità il sostegno ad un imponente sforzo logistico, che permise di trasportare in Africa orientale 560.000 uomini, 66.000 quadrupedi, quasi 30.000 automezzi e oltre due milioni di tonnellate di materiale vario e che contribuì decisamente alla vittoria finale in Etiopia nel maggio 1936.<sup>29</sup>

Al di là però del successo militare e politico del regime fascista, la conquista dell'Etiopia aumentò indubbiamente la vulnerabilità marittima dell'Italia, creò un nuovo fronte facilmente isolabile dalla madre patria e avrebbe dovuto conseguentemente ispirare una diversa politica estera al Governo di Roma. Esso invece radicalizzò i contrasti con le democrazie occidentali, partecipando subito dopo alla guerra civile spagnola al fianco del generale Franco e alle forze aeronavali hitleriane.

In questa nuova impresa militare nella penisola iberica la Marina italiana fu impiegata sia a proteggere il trasporto di 80.000 uomini, 4.000 automezzi e 500 cannoni nel corso di 870 missioni, sia ad attaccare il traffico marittimo dei repubblicani e quello sovietico di supporto. Durante questo genere di missioni, mantenute segrete perché non conformi alla nostra formale neutralità, il sommergibile *Iride* del comandante Valerio Borghese giunse ad attaccare il 30 agosto 1937 il cacciatorpediniere inglese *Havock*, che però evitò il siluro lanciatogli contro.<sup>30</sup>

In conclusione le due guerre d'Etiopia e di Spagna contribuirono a logorare la macchina bellica italiana e a sollecitare fatalmente le intese italo-tedesche, portate a maturazione il 23 ottobre 1936 nell'incontro di Berchtesgaden tra Hitler e il nostro nuovo ministro degli Esteri Galeazzo Ciano, genero di Mussolini. L'affiancamento dell'Italia fascista alla Germania nazista fu rinsaldato poi nel novembre 1937 dall'adesione italiana al cosiddetto "patto anticomintern" nippo-tedesco diretto contro

---

29. Chiavarelli E.: *L'opera della Marina italiana nella guerra italo-etioptica*, Milano, Giuffrè, 1969, p. 27-segg.

30. Bargoni F.: *L'impegno navale italiano durante la guerra civile spagnola (1936-1939)*, cit., p. 309-310.



il comunismo internazionale e fu infine sancito dal famoso “patto d'acciaio” del 22 maggio 1939, cioè da un'alleanza militare dai contenuti straordinariamente aggressivi.

Completata questa breve, ma necessaria rievocazione storica, ritorniamo ai problemi strettamente navali, esprimendo in particolare alcune considerazioni sulle deficienze riscontrabili nella preparazione della Marina italiana alla seconda guerra mondiale.

\* \* \* \* \*

Molto dibattuta in Italia è stata la questione della mancata costruzione di navi portaerei, che in questa sede, sulla scorta di documenti emersi recentemente, possiamo ricostruire con maggiore serenità di quanto non sia stato fatto finora.

La prima occasione in cui venne seriamente affrontata nel nostro Paese la possibilità di costruire una o più navi portaerei si presentò durante la riunione del Comitato ammiragli dell'11 agosto 1925, quando però nove sui dieci ammiragli presenti, interpellati a tale proposito da Mussolini come Ministro della Marina, espressero parere nettamente contrario. Essi erano gli ammiragli Acton, Capo di Stato Maggiore del periodo, Biscaretti, Gambardella, Lobetti, Mibelli, Molà, Mortola, Simonetti e Solari. L'unico membro favorevole alla portaerei fu nell'occasione l'ingegnere navale Rota, che appoggiò un suo personale progetto, ma che venne tacitato dalla massa dei dissenzienti.

Da parte sua Mussolini non si dimostrò affatto prevenuto nei confronti di quel tipo di nave, affermando anzi all'apertura della suddetta seduta “di essere convenuto lì per imparare”. C'è da credere quindi che lo slogan, poi così spesso citato, dell’“Italia come portaerei naturale e inaffondabile” sia nato proprio in quella sede e in seguito a quella esperienza.<sup>31</sup>

L'unico serio ma breve interessamento dimostrato dallo Stato Maggiore della Regia Marina nei confronti della portaerei si ebbe durante l'accennata guerra di Etiopia del 1935-1936 ed esso fu collegato al provvisorio entusiasmo per una “flotta d'evasione oceanica”, che avrebbe dovuto tra-

---

31. Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare (A.U.S.M.M.), titolo A, collezione A/1 bis: *Questione nave portaerei* e Santoni A.: *La mancata risposta della Regia Marina alle teorie del Douhet. Analisi storica del problema della portaerei in Italia*, relazione presentata al Congresso internazionale sulla “Vita e le opere di Giulio Douhet” tenutosi a Caserta tra il 12 e il 15 aprile 1987. Atti pubblicati a cura della “Società di Storia Patria di Terra di Lavoro”, 1988, p. 257-269.

sportare con sé la componente aerea non più garantita dalle basi terrestri mediterranee. Quando però questa ambizione svanì, cessarono parallelamente le fugaci aspirazioni ad un potere aereo imbarcato, tanto è vero che l'8 agosto 1936 l'allora Capo di Stato Maggiore e Sottosegretario alla Marina, ammiraglio Cavagnari, bocciò nuovamente e perentoriamente ogni ipotesi al riguardo. Egli poi il 15 marzo 1938 confermò di fronte al Parlamento che la portaerei non era necessaria né utile nel teatro operativo mediterraneo.<sup>32</sup>

Tutt'altra cosa – separata e distinta dall'atteggiamento ufficiale degli organi decisionali della Regia Marina – fu la disputa dottrinarica che sullo stesso argomento vide intervenire ufficiali della Marina e dell'Aeronautica sulle colonne di riviste specializzate e di Forza Armata. Ma anche in tale influente contesa giornalistica i “navalisti” non furono affatto concordi, poiché molti di essi si schierarono con gli “aviatori” negando l'utilità di portaerei nel ristretto bacino mediterraneo. Tra questi scettici teorici navali citiamo, ad esempio, gli ammiragli Di Giamberardino, Iachino, Sansonetti e Spigai, che raggiunsero in guerra altissimi gradi e che espressero fermamente la loro opinione negativa in opere pubblicate tra il 1937 e il 1939.<sup>33</sup>

Dopo l'intervento italiano nel conflitto europeo e l'attacco contro la nostra flotta ancorata a Taranto, condotto nella notte tra l'11 e il 12 novembre 1940 da 20 aerosiluranti della portaerei britannica *Illustrious*, fu proprio Mussolini che prese l'iniziativa di ordinare la sollecita conversione del transatlantico *Roma* in una portaerei. L'ordine, impartito il 20 gennaio 1941, fu però ottemperato soltanto nel luglio successivo, a causa di alcune obiezioni tecniche sollevate dalla Regia Marina, mentre lo Stato Maggiore dell'Aeronautica aveva espresso la sua disponibilità a studiare la questione.<sup>34</sup>

Fatalmente il tempo perduto non venne recuperato, cosicché la Marina italiana entrò in guerra senza portaerei e non poté mai schierarne una,

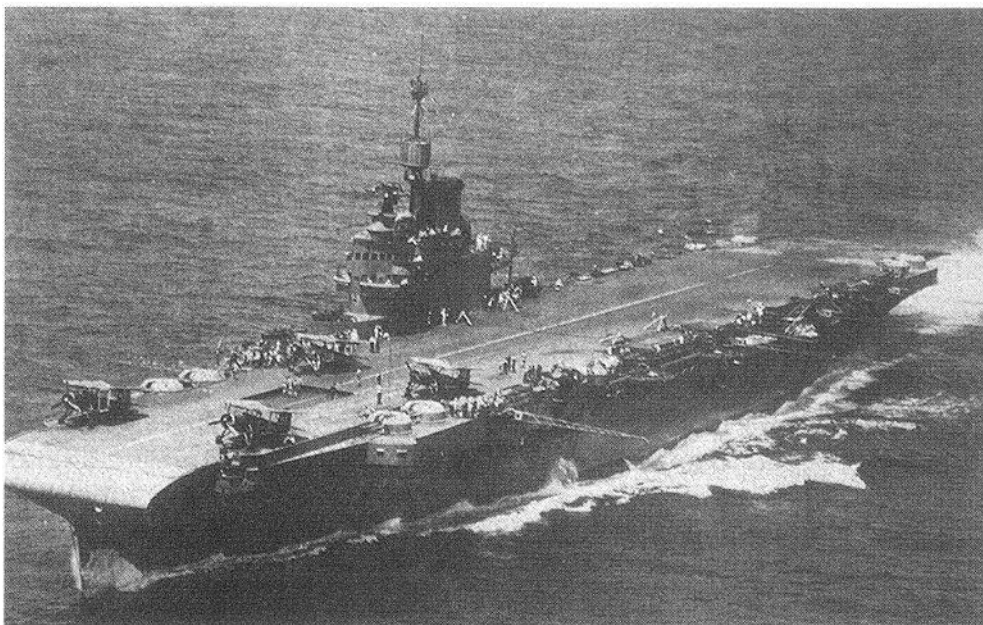
---

32. *Ibidem* e Camera dei deputati: *Atti parlamentari*, legislatura XXIX, 1ª sessione, riunione del 15 marzo 1938, p. 4696-4697.

33. Cfr. Di Giamberardino O.: *L'arte della guerra in mare*, Roma, Ufficio Storico della Marina militare, 1937, p. 208-210; Amanacco Navale Italiano 1938, Roma, Ministero della Marina, 1938, p. 33; Brassey's Naval Annual 1938, Londra, 1938, p. 85 e Rivista Marittima, Roma, aprile 1939.

34. Archivio dell'Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare (A.U.S.A.M.), cartella GAM 18/302 e A.U.S.M.M.: cartella *Promemoria di Supermarina*, memorandum n. 26 del 28 gennaio 1941. Le obiezioni tecniche avevano per oggetto la difficoltà di appontaggio degli aerei nella fase di rientro a bordo.





Portaerei hms "Illustrious" (12 dicembre 1944)

dal momento che la conversione del transatlantico *Roma* nella portaerei che si sarebbe chiamata *Aquila* non era ancora completata alla proclamazione dell'armistizio (8 settembre 1943). Una seconda possibile nave di tale genere, la *Sparviero*, ricavata dalla conversione della motonave *Augustus*, era in quel momento in fase di costruzione ancor più arretrata.

Non possiamo non fare a questo punto una breve riflessione su cosa sarebbe accaduto se la Regia Marina avesse avuto a disposizione una o due portaerei durante la guerra del Mediterraneo. A tale proposito è doveroso ricordare, innanzi tutto, un particolare finora poco considerato e cioè che anche la "Mediterranean Fleet" inglese non schierò più alcuna portaerei a partire dal maggio 1941, vale a dire dopo soli undici mesi dall'intervento italiano in guerra, quando la sua ultima unità di questo tipo, la *Formidable*, venne danneggiata da aerei tedeschi nelle operazioni di Creta e fu costretta a riparare in un cantiere americano.<sup>35</sup>

La seconda necessaria osservazione riguarda la vera caratteristica del conflitto nel Mediterraneo, che fu essenzialmente se non esclusiva-

35. Santoni A. - Mattesini F.: *La partecipazione tedesca alla guerra aeronavale nel Mediterraneo*, cit., p. 89-92.

mente una guerra al traffico, condotta non certo da portaerei, ma da sommergibili, piccole unità di superficie e, guarda caso, da velivoli basati a terra e cioè a Malta, in Sicilia e nel Nord Africa.

Ebbene in tale genere di lotta, fatto di attacchi contro il naviglio nemico e di missioni di scorta ai rispettivi convogli, i velivoli tedeschi del X e del II Fliegerkorps, stanziati in Sicilia e in Libia a partire dal dicembre 1940, così come gli aerei britannici di Malta e dell'Egitto assolsero soddisfacentemente i loro compiti, a dimostrazione che non si trattava tanto di disporre o meno di aviazioni imbarcate, ma piuttosto di impiegare correttamente le proprie forze aeree ubicate nelle basi terrestri.

\* \* \* \* \*

La mancanza del radar sulle navi della Regia Marina italiana ha rappresentato certamente uno svantaggio, cui però è stato dato un peso eccessivo dalla storiografia postbellica, alla ricerca di una spiegazione dei tanti agguati subiti in guerra dalle nostre unità militari e mercantili, vittime invece – come ora sappiamo – prevalentemente dell'ULTRA Intelligence britannico.

Fin dal 1936 erano stati intrapresi presso l'Accademia Navale di Livorno a cura del professor Tiberio proficui studi sulla localizzazione dei bersagli per mezzo di onde elettromagnetiche, ma l'appoggio finanziario ad essi destinato fu troppo scarso per permettere la realizzazione in tempo utile di apparecchi radar, allora chiamati "Ra.Ri.". Pertanto il primo radiotelemetro impiegato in operazioni belliche da una nave da guerra italiana fu un "Dete" tedesco, installato verso la metà del 1942 sul cacciatorpediniere *Legionario*, che partecipò così attrezzato alla cosiddetta "battaglia di Mezzo Giugno" di quell'anno.<sup>36</sup>

A questo proposito è utile ricordare che, a differenza di quanto spesso ripetuto, la Germania mise al corrente la Marina italiana delle sue realizzazioni radiotelemetriche già nei primissimi giorni successivi alla nostra entrata in guerra, come risulta dal rapporto sulla visita fatta ad apposite installazioni tedesche da una nostra commissione navale tra il 14 e il 28 giugno 1940.<sup>37</sup>

---

36. Arena N.: *Il radar*, vol. I: *La guerra sui mari*, Modena, Stem Mucchi, 1976, p. 19 e 110-111 e Castioni L. C.: *I radar industriali italiani. Ricerche, ricordi, considerazioni per una loro storia*, in "Storia contemporanea", dicembre 1987, p. 1221-1265.

37. Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare (A.U.S.M.M.), archivio X: *Marina germanica in Italia*, cartella 4, fascicolo 1/B.

Non si deve nemmeno sottacere che i radar di superficie del 1940-1943, imbarcati sulle navi tedesche, inglesi e americane (a quell'epoca nemmeno i giapponesi avevano radar a bordo) fornivano prestazioni limitate e spesso discutibili, avendo scarsa portata e una ridotta affidabilità in termini di precisione e di funzionamento, soprattutto sotto le sensibili sollecitazioni causate da velocità sostenute e dall'azione delle artiglierie di bordo. Nelle fasi tattiche pertanto gli inglesi erano giunti a preferire anche di notte gli apparati ottici, supportati da artifici illuminanti (i "bengala") e dai tradizionali proiettori, come fecero ad esempio a Matapan il 28 marzo 1941 e nella battaglia dell'isola degli Orsi del 26 dicembre 1943, cioè perfino in una fase avanzata del conflitto.<sup>38</sup>

Anche nella guerra del Pacifico, dove i radar di scoperta aerea furono di grandissima utilità, quelli di superficie evidenziarono numerosissime deficienze, che non sono state poi sufficientemente considerate dalla nostra storiografia postbellica. Ricordiamo infatti che nel 1942-1943 la Marina giapponese, sprovvista di radar, vinse quasi tutti i combattimenti notturni col cannone e col siluro contro quella americana ampiamente dotata dei migliori strumenti di radiolocalizzazione del periodo, che ciononostante non fornirono gli attesi risultati, come vedremo nel prossimo ottavo paragrafo e nel primo paragrafo del quarto capitolo.<sup>39</sup>

Un'ultima breve considerazione meritano le artiglierie navali italiane, che in guerra dettero risultati deludenti a causa sia dell'eccessiva velocità iniziale dei proietti (dovuta a cariche di lancio sproporzionate e all'eccessivo rapporto tra la lunghezza delle canne e il calibro delle bocche da fuoco), sia delle conseguenti elevatissime pressioni che logoravano rapidamente l'anima dei pezzi, sia infine della frequente difformità di peso e di compattezza tra le stesse cariche di lancio, a sua volta tollerata con una certa larghezza dai contratti di fornitura. Tutto ciò al fine di raggiungere gittate che per i 381 mm superavano addirittura i 40.000 metri, ma che erano del tutto inutili essendo l'orizzonte visivo al massimo di 30.000 metri.

\* \* \* \* \*

---

38. Per la luttuosa battaglia di Matapan vds. il prossimo sesto paragrafo, mentre per la battaglia dell'isola degli Orsi vds. il quarto paragrafo del quarto capitolo.

39. Non ci sembra inutile ricordare che nei giorni nostri sono numerosissimi gli incidenti di abbordo in mare tra unità ricolme di apparati radar, certamente più sofisticati di quelli del 1940-1943.

Al 10 giugno 1940, giorno dell'entrata in guerra dell'Italia, il rapporto delle forze navali nel Mediterraneo era il seguente:<sup>40</sup>

TIPI DI UNITÀ	ITALIA	GRAN BRETAGNA	FRANCIA
Corazzate	4	5	5
Portaerei	-	1	-
Porta Idrovolanti	1	-	1
Incrociatori pesanti	7	-	7
Incrociatori leggeri	14	10	7
Cacciatorpediniere	48	31	24
Torpediniere e Avvisi	70	-	36
Sommergibili	105*	12	48
Mas e Motosiluranti	62	-	-
TOTALE	311	59	128

\* Altri 8 sommergibili italiani erano dislocati nel Mar Rosso, insieme a 7 cacciatorpediniere, 2 torpediniere e 5 Mas.

#### 4 L'Italia in guerra. Le battaglie di Punta Stilo e di Capo Spada ed azioni minori

All'invasione tedesca della Polonia del 1° settembre 1939 e al conseguente intervento franco-britannico del 3 settembre l'Italia rispose dichiarando la propria "non belligeranza", che venne giustificata nei confronti dell'alleato germanico con l'incompleta preparazione bellica, già del resto notificata ad Hitler il 3 giugno precedente, subito dopo la firma del "patto d'acciaio". Tuttavia gli eventi militari succedutisi entro la primavera del 1940, cioè le rapide vittorie tedesche in Polonia, in Danimarca, in Norvegia e in Francia, indussero Mussolini ad anticipare al 10 giugno di quell'anno l'intervento italiano nel conflitto contro Parigi e Londra, previsto originariamente per il 1942. Il Duce del fascismo non voleva infatti mancare alla spartizione del bottino, in vista dell'ormai matura caduta della Francia e della resa della Gran Bretagna, erroneamente data per sicura.<sup>41</sup>

40. Ufficio Storico della Marina Militare: *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, vol. XXI: *L'organizzazione della Marina durante il conflitto*, tomo I, p. 338-345; Admiralty Historical Section: *Naval Staff history, second world war. Mediterranean*, vol. I: *September 1939 - October 1940*, Londra, pubblicazione riservata, 1952, p. 155-156; Caroff A.: *Le theatre mediterraneen*, vol. I: *du 2 septembre 1939 au 25 juin 1940*, Parigi, Service historique de la Marine Nationale, 1960, p. 60-65.

41. Bandini F.: *Tecnica della sconfitta*, Milano, Longanesi, 1969, vol. I, p. 229-246.

Nell'intervenire in guerra però Mussolini adottò una strategia insistentemente raccomandatagli dai responsabili militari, con in testa il Capo di Stato Maggiore Generale, maresciallo d'Italia Pietro Badoglio. Si trattò della famosa e fallimentare dottrina della "guerra parallela", che consisteva nell'ignorare ogni collegamento strategico con l'alleato germanico e nel condurre gelosamente un conflitto settoriale, cioè mediterraneo, senza l'aiuto tedesco. Come vedremo in seguito, questa scelta ebbe breve durata, poiché nel novembre 1940 Mussolini fu costretto dallo sfavorevole andamento della guerra nel Mediterraneo a sollecitare proprio quell'intervento bellico germanico in questo bacino, che Roma aveva escluso a priori e che poi aveva rifiutato esplicitamente nell'agosto, nel settembre e nell'ottobre, in occasione di tre consecutive offerte di Hitler.

\* \* \* \* \*

Si può tranquillamente dire che una delle più gravi, quanto evitabilissime perdite navali italiane di tutti i tempi avvenne per incuria all'atto stesso della nostra dichiarazione di guerra. Infatti, quantunque Roma avesse già scelto il giorno e perfino l'ora dell'intervento bellico, concordandolo con Hitler, soltanto il 7 giugno 1940, cioè tre giorni prima dell'apertura delle ostilità nel Mediterraneo, fu comunicato alle nostre navi mercantili fuori degli Stretti l'avviso di pericolo di guerra. Di conseguenza la maggior parte di queste unità non fece in tempo a rientrare nei porti nazionali e cadde in mani nemiche, oppure dovette rifugiarsi in basi neutrali, dove venne internata per tutta la durata del conflitto. Si persero così ben 212 piroscafi per 1.216.637 t.s.l., pari al 35% del tonnellaggio totale della Marina mercantile italiana del periodo, mentre, a titolo di necessario raffronto, si ricorda che in tutta la guerra perdemmo in attività operativa 2.272.707 t.s.l. di naviglio mercantile.<sup>42</sup>

La prima rilevante azione bellica sul mare, al di là della posa di mine e di reciproci bombardamenti aerei, fu rappresentata dall'affondamento dell'incrociatore leggero inglese *Calypso*, silurato dal sommergibile *Bagnolini* il 12 giugno, episodio che alimentò in Italia le più rosee speranze di un elevato rendimento della nostra arma subacquea, che purtroppo invece – come detto – non si verificò.

Subito dopo, e precisamente il 14 giugno, cioè lo stesso giorno in cui Parigi cadeva nelle mani dei tedeschi, 4 incrociatori e 11 cacciatorpediniere francesi eseguirono un imprevisto bombardamento navale delle aree

---

42. Ufficio Storico della Marina Militare: *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, vol. I: *Dati statistici*, Roma, 1972, p. 30-31 e 238-239.

industriali di Genova e di Vado, intendendo con esso replicare alla cosiddetta “pugnalata alle spalle”, di cui veniva considerata responsabile l'Italia, che quattro giorni prima aveva attaccato l'agonizzante cugina d'oltralpe. Questa azione navale francese fu contrastata dalle batterie costiere e dalle artiglierie di un treno armato, nonché da alcuni mas e dalla torpediniera *Calatafimi*, i cui siluri però non raggiunsero i bersagli.

La Francia stremata finì per firmare rispettivamente il 22 e il 24 giugno gli armistizi con la Germania e con l'Italia, venendo divisa in due zone: una nel centro-nord comprendente Parigi e posta sotto diretta occupazione tedesca, ed una nel sud del Paese, amministrata dal Governo collaborazionista del maresciallo Petain con sede a Vichy.

L'uscita della Francia dal conflitto migliorò sensibilmente la situazione navale italiana, grazie sia alla notevole riduzione delle forze avversarie rispetto a quelle da noi elencate alla fine del precedente paragrafo, sia alla disposizione periferica delle due principali basi britanniche, con Alessandria d'Egitto sede della “Mediterranean Fleet” e con Gibilterra sede della “Forza H”. Quest'ultima base anzi poteva definirsi “mediterranea” con molte riserve, poiché essa – costituita il 28 giugno come parziale rimedio alla defezione francese – aveva cospicui se non prevalenti compiti atlantici.

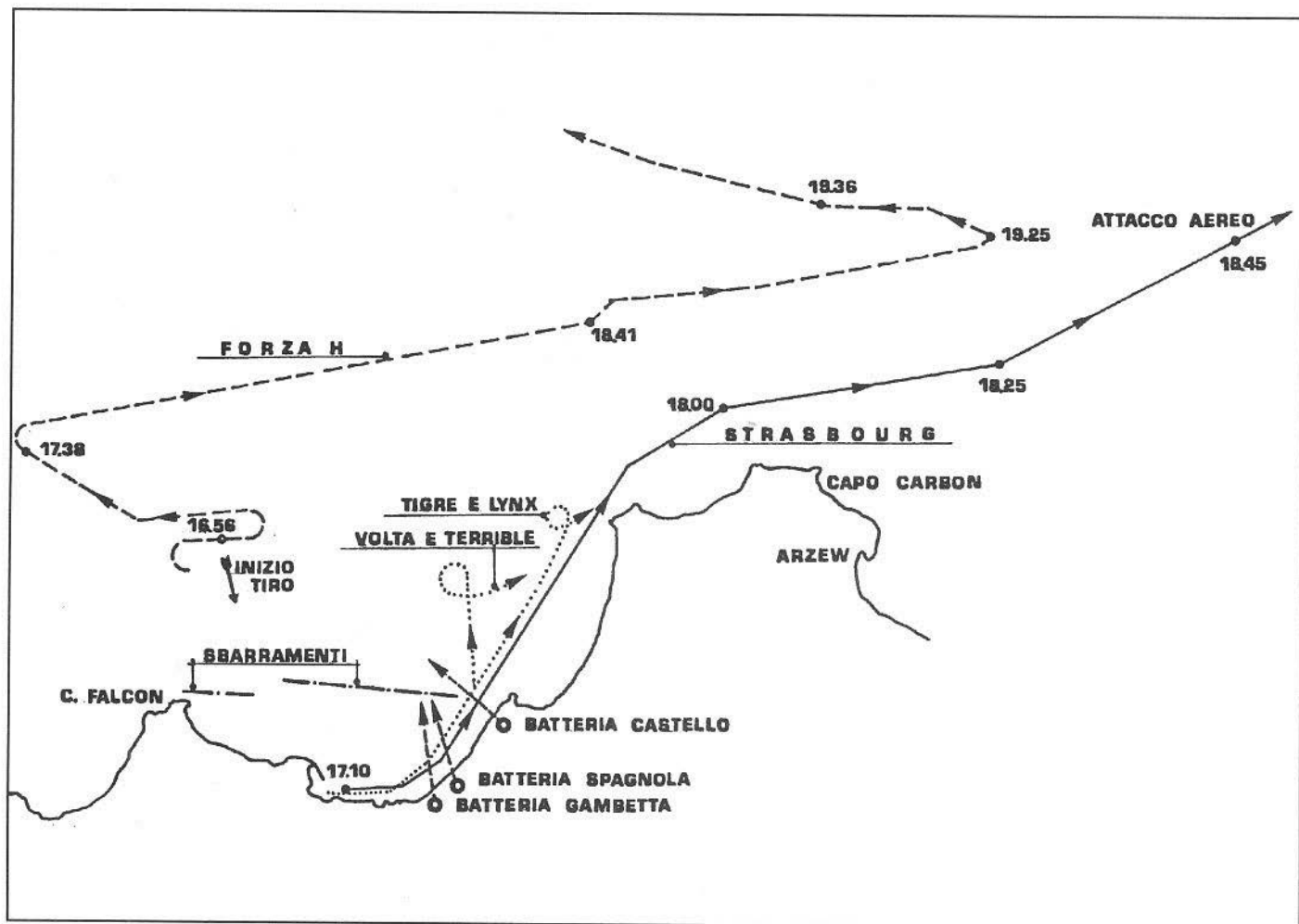
Da parte sua Malta non assunse nei primi mesi del conflitto quelle vesti di mattatrice delle nostre comunicazioni marittime, che invece rivestì più tardi, tanto che gli inglesi pensarono inizialmente di abbandonare addirittura l'isola, a difesa della quale c'erano allora soltanto tre caccia biplani “Gladiator”, soprannominati con umorismo britannico “Fede”, “Speranza” e “Carità”.<sup>43</sup>

Si comprende quindi come l'armistizio francese fosse visto con preoccupazione da Londra, dove si temeva soprattutto che la flotta dell'ex alleato potesse cadere nelle mani italo-tedesche. Pertanto il Governo inglese si dichiarò disposto ad affrancare la Francia dagli obblighi dell'alleanza, solo se la sua flotta si fosse trasferita in porti britannici o almeno neutrali. Il rifiuto dell'ammiraglio Darlan scatenò la reazione della recente “Forza H” di Gibilterra, che il 3 luglio 1940 bombardò la base navale francese di Mers-el-Kebir (Orano), distruggendo o danneggiando quasi tutte le locali unità dell'ex alleato. Inoltre le navi francesi presenti

---

43. Gabriele M.: *Operazione C3: Malta*, Roma, Ufficio Storico della Marina militare, 1990, p. 19-26 e 39-41.









*Ammiraglio Andrew Cunningham  
Comandante della Mediterranean Fleet  
1939-1942*

nei porti sotto controllo britannico, tra cui Alessandria d'Egitto, furono catturate e disarmate.<sup>44</sup>

Nel frattempo, nonostante le proprie difficoltà mediterranee, la Royal Navy era riuscita a sorprendere il 28 giugno tre cacciatorpediniere italiani che trasportavano urgenti materiali bellici a Tobruk e che, attaccati da ben 5 incrociatori, persero il capo flottiglia *Espero*.

\* \* \* \* \*

Meno di un mese dopo l'intervento dell'Italia in guerra, ed esattamente tra il 6 e il 7 luglio 1940, salparono da Napoli e da Catania, diretti a Bengasi, 5 mercantili con importanti rifornimenti per il nostro Esercito in Libia. Questi piroscafi, oltre che da una scorta diretta composta da 2 incrociatori e 10

tra cacciatorpediniere e torpediniere, erano protetti a breve distanza da una scorta indiretta, che riuniva le 2 corazzate rimodernate *Giulio Cesare* (ammiraglio Campioni) e *Conte di Cavour*, 6 incrociatori pesanti, 10 incrociatori leggeri e 29 cacciatorpediniere.<sup>45</sup>

Nello stesso tempo gli inglesi avevano approntato a Malta un convoglio di 7 mercantili, che doveva trasportare in Medio Oriente soprattutto personale civile evacuato dall'isola e che sarebbe stato scortato dalla "Mediterranean Fleet" dell'ammiraglio Cunningham, fatta uscire al proposito da Alessandria d'Egitto con 3 corazzate rimodernate, una vecchia portaerei, 5 incrociatori leggeri e 17 cacciatorpediniere.

Entrambe le flotte in mare furono avvistate dai contrapposti ricognitori aerei nella mattinata dell'8 luglio e, mentre la Squadra italiana iniziava

44. P.R.O., fondo ADM 199, cartella 797: *Operations against French Fleet at Mers-el-Kebir (Oran)* e cartella 826: *Actions to immobilize units of the French Fleet, 1940*.

45. Ufficio Storico della Marina Militare: *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, vol. IV: *Le azioni navali dal 10 giugno 1940 al 31 marzo 1941*, Roma 1976, p. 101-103.

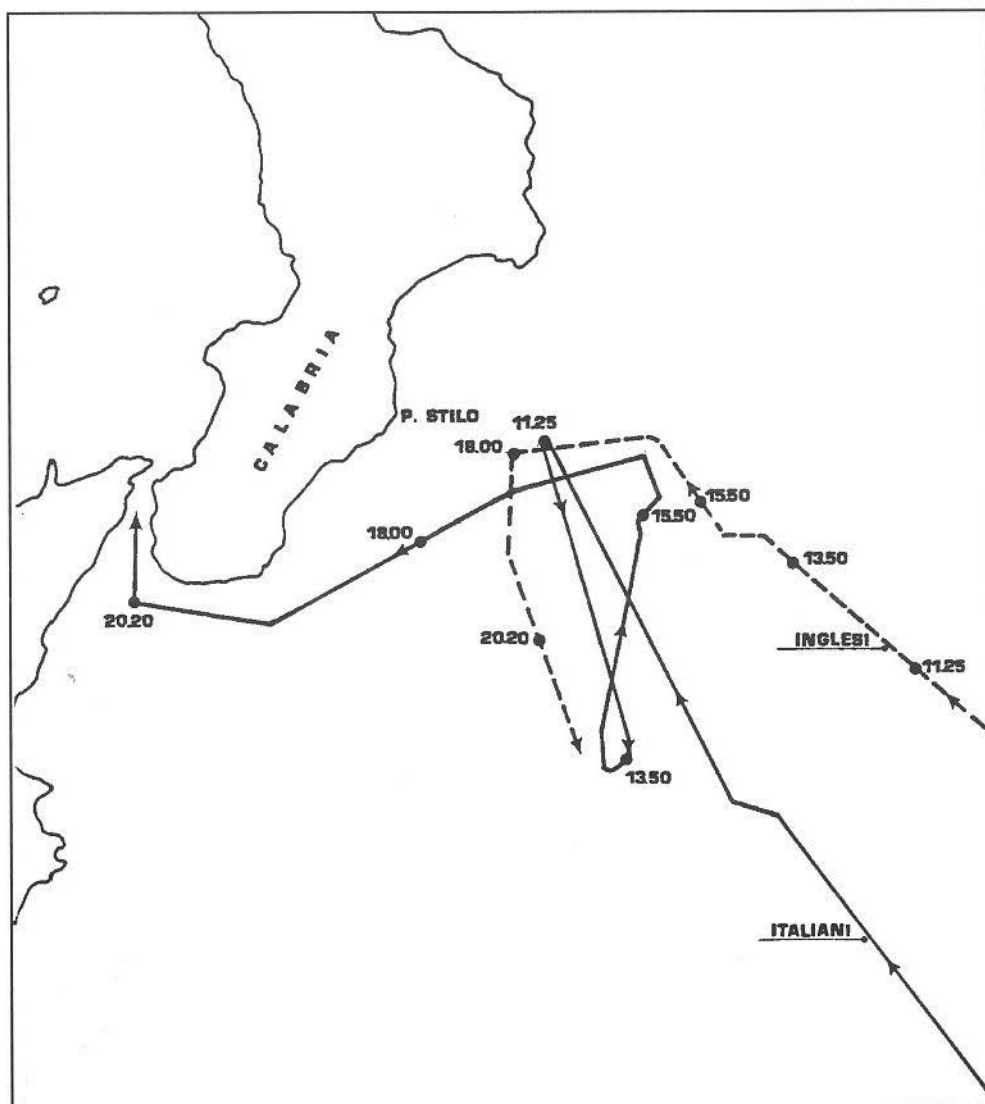
la rotta di ritorno dopo aver garantito l'arrivo a Bengasi del convoglio scortato, la "Mediterranean Fleet" venne bombardata dal cielo, subendo danni all'incrociatore *Gloucester*. A questo punto l'ammiraglio Cunningham decise di cambiare da difensiva ad offensiva la sua missione, ritardando cioè la partenza del convoglio da Malta e manovrando in modo da tagliare al nemico la rotta di ritorno a Taranto e da indurlo a battaglia.<sup>46</sup>

Sfortunatamente i ricognitori italiani persero di vista la flotta britannica all'alba del 9 luglio e la rintracciarono soltanto quando essa era riuscita a risalire il Mar Ionio e a fraporsi, come pianificato, tra Taranto e la Squadra dell'ammiraglio Campioni. Oltre tutto quest'ultima era allora diretta a sud, nell'errata convinzione che il nemico si muovesse verso le coste orientali della Sicilia, come Supermarina aveva creduto di capire da alcune frazionarie informazioni crittografiche. Pertanto, quando Campioni venne informato dai ricognitori di avere praticamente gli inglesi alle spalle, egli dovette invertire la rotta verso nord est, con ulteriore



*Tiri d'artiglieria dell'incrociatore "Zara"  
Punta Stilo ore 16.05 circa - Ultime salve da 203 mm*

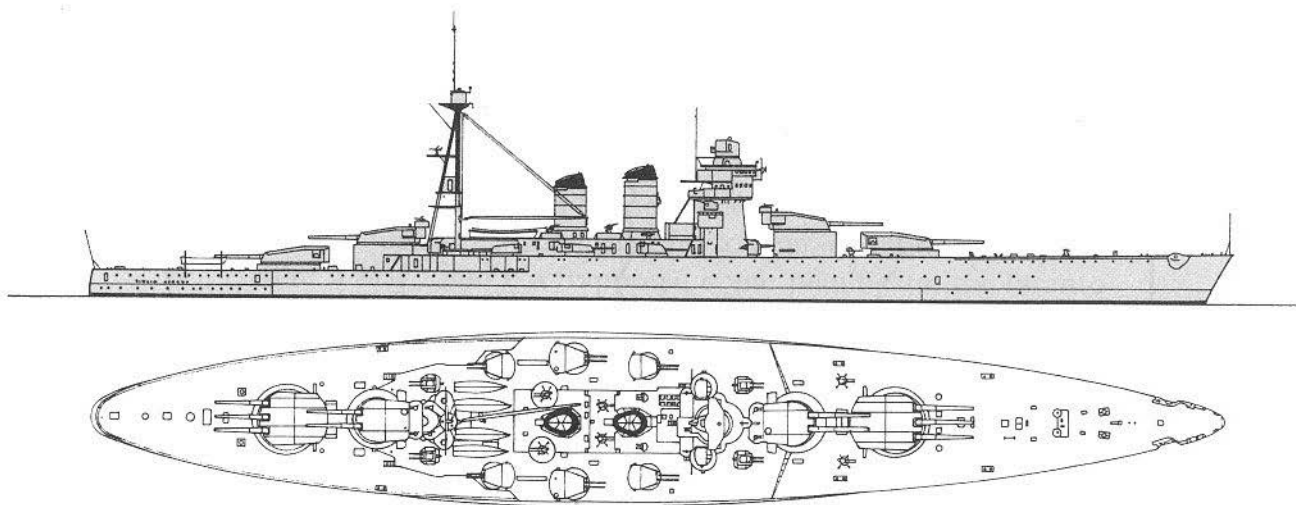
46. Cunningham A. B.: *L'odissea di un marinaio*, Milano, Garzanti, 1952, p. 82. Il convoglio inglese partì da Malta dopo lo scontro, esattamente tra il 10 e l'11 luglio, e raggiunse indenne l'Egitto.



*Schema generale della battaglia di Punta Stilo - 9 luglio 1940*

## GIULIO CESARE

*Nave da battaglia della Regia Marina italiana*



*Scala 1:1250*

### CARATTERISTICHE

*Dislocamento standard:* 28.800 tonnellate

#### *Dimensioni:*

lunghezza f.t. 186,4 m.  
lunghezza fra p.p. 169 m.  
larghezza 28 m.  
immersione 10,4 m.

#### *Apparato motore:*

2 gruppi turboriduttori Belluzzo;  
8 caldaie Yarrow;  
2 assi  
potenza 93.000 HP

*Velocità:* 28 nodi

#### *Armamento:*

X-320/44, XII-120/50, VIII-100/47,  
VIII-37/54, XII-20/65

#### *Protezione:*

verticale max. 250 mm.  
orizzontale max. 80 mm.  
armamento max. 290 mm.  
cilindri assorbitori subacquei

*Varo:* 15 ottobre 1911

*Servizio:* 14 maggio 1914

*Ricostruzione:* 1933-1937

*Radiazione:* 15 dicembre 1948

### DATI STORICI

*In risposta alla costruzione delle navi da battaglia classe "Dunkerque" da parte della Francia, l'Italia decise non solo di impostare le due "Vittorio Veneto", ma di rimodernare anche le quattro vecchie corazzate classe "Duilio" e "Conte di Cavour". Sebbene la ricostruzione della **Conte di Cavour** e della **Giulio Cesare** conservasse meno della metà della struttura originale, molte parti furono solo leggermente modificate; la nuova prua inglobò la vecchia per motivi strutturali e di rapidità di esecuzione, i cannoni vennero portati dal calibro di 305 mm. a quello di 320 mm., mentre la protezione fu aumentata solo di poco, cosicchè queste unità furono tra le meno protette navi da battaglia dell'ultimo conflitto. Le sovrastrutture e l'armamento secondario furono completamente riprogettati, mentre la protezione subacquea venne affidata all'inserimento nei fianchi della nave di cilindri assorbitori di tipo Pugliese. Sebbene il rimodernamento avesse restituito a queste unità una certa capacità operativa, la manifesta inferiorità rispetto alle similari unità britanniche, le costrinse ad un impiego molto limitato e quasi tutto il peso delle operazioni di Squadra fu affidato alle "Vittorio Veneto".*

dispendio di preziosi minuti, giungendo quindi a contatto col nemico quando questo aveva ormai realizzato il proprio progetto di sbarramento.<sup>47</sup>

La battaglia che si svolse nel pomeriggio di quel 9 luglio 1940 al largo di Punta Stilo (promontorio ionico della Calabria) fu la prima, ma anche sorprendentemente l'unica combattuta in tutta la guerra tra le flotte corazzate italiana e britannica. Essa si risolse sinteticamente in un preliminare e fallito attacco di nove aerosiluranti inglesi della portaerei *Eagle* e in un infruttuoso scontro tra i rispettivi incrociatori d'avanguardia, cui seguì poi un duello a distanza tra le nostre due corazzate *Cesare* e *Cavour* e praticamente la sola nave ammiraglia di Cunningham, la *Warspite*. Infatti la seconda corazzata britannica presente, cioè la *Malaya*, sparò solo otto salve al limite della gittata dei suoi cannoni, mentre la terza nave da battaglia inglese, la *Royal Sovereign*, troppo arretrata e lenta, non entrò mai in azione.<sup>48</sup>

Il confronto tra le suddette due corazzate era appena iniziato da cinque minuti quando la *Giulio Cesare*, nave ammiraglia di Campioni, fu danneggiata gravemente da un colpo da 381 mm della *Warspite*. Subito dopo anche l'incrociatore pesante *Bolzano* venne centrato da tre granate da 152 mm degli incrociatori inglesi, imbarcando 3.000 tonnellate d'acqua. Pertanto alle 16.05 l'ammiraglio Campioni decise di interrompere il combattimento e di ritirarsi a Napoli, attraverso lo stretto di Messina, considerando che il nemico gli tagliava sempre la rotta per Taranto.

Appena terminato il contatto balistico, la parola fu lasciata alle forze aeree contrapposte, con quelle inglesi limitate ai soli nove aerosiluranti della *Eagle*, ancora una volta andati a vuoto. Prevedibilmente più massiccio fu invece l'intervento dell'Aeronautica italiana, che aveva il vantaggio di disporre di proprie basi aeree assai prossime alla zona dello scontro. Ciononostante i 126 bombardieri impiegati in ripetute missioni sulle navi inglesi tra le 16.43 e le 21.10 non colsero alcun successo ed anzi bersagliarono per errore, e fortunatamente sempre senza esito, anche le unità di Campioni sulla rotta di ritorno.

La battaglia di Punta Stilo lasciò molta amarezza negli organi operativi italiani. Essi infatti si resero conto di non aver approfittato di un'ottima opportunità, essendosi realizzate nell'occasione proprio le

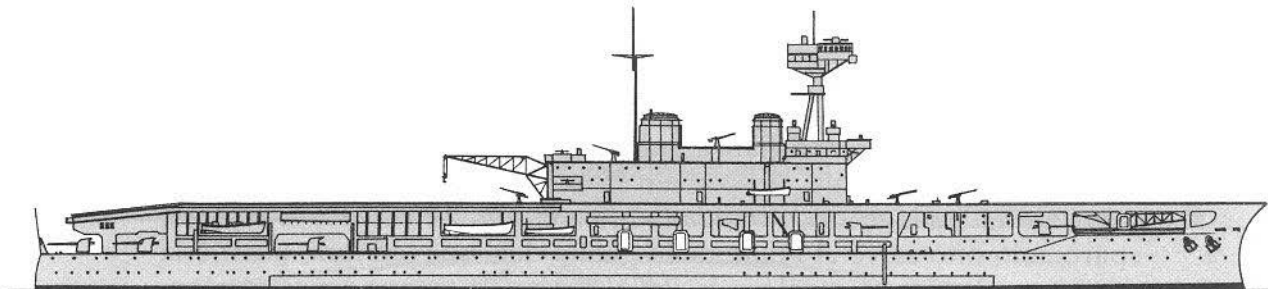
---

47. Mattesini F.: *La battaglia di Punta Stilo*, Roma, Ufficio Storico della Marina militare, 1990, p. 47-54.

48. P.R.O., fondo ADM 199, cartella 1048: *Naval operations in the Mediterranean, reports 1940-1941* e fondo ADM 223, cartella 121: *Battle of Calabria: action by Mediterranean Fleet against Italian Fleet in the gulf of Taranto, 9 July 1940*.

## EAGLE

*Portaerei della Marina britannica*



Scala 1:1250

### CARATTERISTICHE

*Dislocamento normale:* 22.600 tonnellate

#### *Dimensioni:*

lunghezza f.t. 203,4 m.

lunghezza fra p.p. 191,1 m.

larghezza 32,1 m.

immersione 7,8 m.

#### *Apparato motore:*

4 gruppi di turbine Brown-Curtis;

32 caldaie Yarrow;

4 assi

potenza 50.000 HP

*Velocità:* 24 nodi

#### *Armamento:*

IX-152/50, IV-102 mm., IV-76 mm.,

21 aerei

#### *Protezione:*

verticale max. 114 mm.

orizzontale max. 37 mm.

*Varo:* 8 giugno 1918

*Servizio:* 13 aprile 1920

*Perdita:* 11 agosto 1942

### DATI STORICI

*Impostata come corazzata per la Marina cilena, con il nome di **Almirante Cocbrane**, la **Eagle** fu terminata come portaerei dopo che la sua costruzione era stata interrotta sullo scalo nel 1914. Fu la prima portaerei ad avere fin dall'entrata in servizio un ponte di volo continuo e l'isola sul lato destro, costituendo il banco di prova di uno schema progettuale che non subirà più modifiche fino agli anni '50, quando comparirà il ponte angolato. La **Eagle** prese parte alla seconda guerra mondiale e fu affondata in Mediterraneo dall'**U73** tedesco nel 1942, durante la battaglia di Mezzo Agosto.*

migliori condizioni previste dalla recente “direttiva navale zero” (Di.Na. Zero) del 29 maggio 1940, in cui Supermarina auspicava esattamente un incontro con la flotta britannica nei pressi delle nostre coste e nei primissimi giorni di guerra.<sup>49</sup>

\* \* \* \* \*

Il 17 luglio 1940 i due incrociatori leggeri *Bande Nere* e *Colleoni*, al comando dell'ammiraglio Casardi imbarcato sulla prima unità, ricevettero l'ordine di trasferirsi da Tripoli a Lero in Egeo per attaccare in quelle acque il traffico mercantile nemico. Per una delle tante fortuite coincidenze della guerra, il giorno seguente salparono da Alessandria d'Egitto l'incrociatore leggero britannico *Sydney* e cinque cacciatorpediniere, destinati anch'essi in Egeo per operare contro le locali linee di comunicazione e i sommergibili italiani.

Al mattino del 19 luglio quattro dei cinque cacciatorpediniere inglesi, mentre eseguivano un rastrello antisommergibile nel canale tra l'isola di Cerigotto e l'estremità nord occidentale di Creta (Capo Spada), avvistarono i due incrociatori italiani, che da parte loro avanzavano senza la prevista ricognizione aerea, impedita dal maltempo. Le quattro siluranti britanniche presero subito caccia, coprendosi con cortine fumogene e tentando di attirare le nostre due unità sotto i cannoni del vicino incrociatore *Sydney*. Quest'ultimo in effetti sopraggiunse alle 07.30 da una zona di foschia e in pochi minuti mise a segno alcuni colpi su entrambi gli incrociatori italiani, immobilizzando il *Colleoni* con una granata nelle macchine. Contro tale sfortunata unità si concentrò allora il fuoco dei cacciatorpediniere inglesi, che la colpirono anche con due siluri, mandandola a fondo alle 08.30. Da parte sua il *Bande Nere*, seppure danneggiato, riuscì a raggiungere Bengasi sfuggendo all'inseguimento del *Sydney*, rimasto privo di munizioni.<sup>50</sup>

Il combattimento di Capo Spada dimostrò la scarsissima protezione dei nostri incrociatori della classe “Condottieri” che, pur varati nel 1930, rinnovavano in Italia il vecchio e catastrofico culto dell'ammiraglio Fisher per la velocità a danno della robustezza. Alla prova dei fatti poi, proprio come era accaduto agli inglesi nella prima guerra mondiale, il *Bande Nere* e il *Colleoni* non sostenevano la velocità di 37 nodi per la

---

49. Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare (A.U.S.M.M.), fondo “Direttive Navali (Di.Na.)”, cartella 1: *Di.Na. Zero. Concetti generali di azione nel Mediterraneo nella ipotesi di conflitto Alfa Uno, 29 maggio 1940.*

50. P.R.O., fondo ADM 199, cartella 386: *Mediterranean station: war diaries. February-August 1940.*



quale erano stati omologati e nel combattimento non riuscirono a correre più del *Sydney*, che invece era accreditato di soli 32,5 nodi, ma li faceva realmente.<sup>51</sup>

Supponendo che il *Bande Nere* volesse raggiungere Tobruk, una parte della "Mediterranean Fleet" uscì in mare e al mattino del 20 luglio gli aerosiluranti della portaerei *Eagle* affondarono in quel porto due cacciatorpediniere italiani.

\* \* \* \* \*

Nel mese di agosto 1940 la Marina britannica accentuò la sua attività nel Mediterraneo. Essa infatti bombardò il primo giorno del mese l'aeroporto di Cagliari con i velivoli della portaerei *Ark Royal* della "Forza H" di Gibilterra, inviò contemporaneamente a Malta 12 apparecchi da caccia, cannoneggiò il giorno 17 la base libica di Bardia con le corazzate di Alessandria ed attuò tra la fine del mese e il 6 settembre la complessa operazione "Hats", che vide il rifornimento di Malta, il trasferimento ad Alessandria della moderna portaerei *Illustrious*, un nuovo bombardamento su Cagliari e uno sugli aeroporti del Dodecanneso. Nell'occasione la Regia Aeronautica riuscì soltanto a danneggiare un piroscafo inglese, mentre la flotta, che disponeva ora anche delle due potenti corazzate *Vittorio Veneto* e *Littorio* da oltre 41.000 tonnellate standard, non intercettò il nemico.

La Marina italiana invece lanciò in quel periodo, ed esattamente il 22 agosto e il 30 settembre, i primi due attacchi dei propri mezzi d'assalto subacquei contro la base di Alessandria d'Egitto. Purtroppo ambedue queste ardimentose azioni fallirono sanguinosamente, poiché nella prima occasione gli aerei britannici rintracciarono e affondarono il sommergibile *Iride* che trasportava i quattro S.L.C. (siluri a lenta corsa) soprannominati "maiali", mentre nella seconda circostanza alcuni cacciatorpediniere nemici localizzarono e colarono a picco il sommergibile *Gondar*, che imbarcava altri tre mezzi d'assalto di quel tipo.<sup>52</sup>

Due nuove missioni di rifornimento di Malta furono portate a termine dagli inglesi alla fine di settembre e il 15 ottobre 1940. In quest'ultima occasione l'unico contrasto sul mare fu tentato nelle prime ore del

---

51. Cfr. Ufficio Storico della Marina Militare: *Gli incrociatori italiani 1861-1964*, Roma 1964, p. 473-494.

52. Ufficio Storico della Marina Militare: *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, vol. XIV: *I mezzi d'assalto*, Roma 1991, p. 21-52.

12 ottobre da nostre unità sottili, che andarono animosamente all'attacco della molto più potente scorta nemica, subendo la dolorosa perdita notturna del cacciatorpediniere *Artigliere* e delle torpediniere *Ariel* e *Airone*, affondate dall'incrociatore *Ajax*.

## **5 L'attacco a Taranto e la fine della guerra parallela. Capo Teulada e il bombardamento navale di Genova**

Il 28 ottobre 1940 Mussolini, senza preavvertire Hitler, attaccò la Grecia, sottraendo uomini e materiali dal decisivo fronte nordafricano e togliendo implicitamente ogni validità alle ricorrenti lamentele secondo cui l'Italia si sarebbe trovata di fronte ad una guerra più lunga del previsto. Infatti, con tale aggressione allo Stato ellenico, fu proprio il nostro Paese ad ampliare il conflitto nel tempo e nello spazio rispetto alla situazione militare esistente alla data del 10 giugno 1940. Inoltre, come se non bastasse, l'Esercito greco resistette tenacemente all'invasione ed anzi passò ben presto al contrattacco, respingendo gli italiani e penetrando addirittura in Albania.

Questo imprevisto rovescio destò molta amarezza negli ambienti politici e militari del regime e determinò un irreparabile discredito internazionale del Regio Esercito, originando anche nell'alleato germanico quel sentimento di sfiducia nelle nostre Forze Armate, su cui poi si basò quel tanto discusso atteggiamento di superiorità e spesso di arroganza, manifestato dai Comandi tedeschi nei confronti di quelli italiani.

Le dolorose sconfitte patite a fine anno al di là e al di qua del confine greco-albanese, vennero purtroppo replicate in Libia dove, a partire dal dicembre 1940, inferiori forze inglesi travolsero l'Armata del generale Graziani e conquistarono entro il febbraio 1941 tutta la Cirenaica.<sup>53</sup>

Tra queste due sfortunate campagne terrestri si inserì nel novembre 1940 un grave colpo inferto da aerosiluranti britannici alla nostra flotta ancorata a Taranto, cioè nella principale base navale del Regno. In verità gli inglesi avevano originariamente stabilito di eseguire questa incursione il 21 ottobre di quell'anno, 135° anniversario della famosa vittoria di Nelson a Trafalgar, ma un fortuito incidente occorso alla por-

---

53. Montanari M.: *Le operazioni in Africa settentrionale*, vol. I: *Sidi El Barrani (giugno 1940-febbraio 1941)*, Roma, Ufficio Storico dello S.M. Esercito, 1985, p. 185-segg.

taerei *Illustrious* fece rinviare l'operazione alla notte dell'11 novembre, quando era appena iniziato da due settimane il disastroso attacco italiano alla Grecia.<sup>54</sup>

Il piano finale per l'attacco a Taranto fece parte di un più vasto progetto operativo britannico che, scattato il 6 novembre, vide l'intera "Mediterranean Fleet" dell'ammiraglio Cunningham scortare convogli per Malta e per la Grecia, congiungersi con una forza navale proveniente da Gibilterra e proteggere la navigazione di un convoglio di ritorno da Malta. Questi ampi movimenti non sfuggirono alla vigilanza aerea italiana, cosicché il giorno 8 Supermarina avvertì la flotta di base a Taranto di tenersi pronta a salpare, condizionando però l'effettiva partenza delle navi ad ulteriori e più precise informazioni sul nemico, che sfortunatamente non pervennero.

Nel pomeriggio dell'11 novembre la portaerei *Illustrious* si distaccò dal grosso della "Mediterranean Fleet" insieme a quattro incrociatori e altrettanti cacciatorpediniere e alle 20.30 giunse a 170 miglia da Taranto, lanciando due successive ondate d'attacco, composte rispettivamente da 12 e da 8 biplani "Swordfish". Si trattava di monomotori lenti e dall'aspetto antiquato, con carrello fisso e abitacolo scoperto, dove prendevano posto due o tre piloti che erano soliti chiamare questi velivoli con il significativo soprannome di "matasse di spago". Solo undici di essi erano armati di siluro, mentre gli altri nove portavano bombe e artifizi illuminanti (bengala) legati a paracadute, che dovevano essere lanciati alle spalle delle ormeggiate navi italiane, così da renderle visibili agli aerosiluranti.<sup>55</sup>

A Taranto erano allora ancorate nel cosiddetto Mar Grande tutte e sei le corazzate italiane, tre degli incrociatori pesanti e alcuni cacciatorpediniere, mentre nel più interno Mar Piccolo c'erano i restanti quattro incrociatori pesanti, due dei maggiori incrociatori leggeri ed altri cacciatorpediniere, oltre a naviglio minore. La difesa contraerea del porto contava su 101 cannoni e 193 mitragliere, cui si aggiungevano naturalmente le nutrite artiglierie antiaeree delle navi ormeggiate.

A difesa degli ancoraggi erano stati distesi 4,2 chilometri di reti parasiluri, profonde 10 metri, anziché i necessari 12,8 chilometri; ma è stato poi dimostrato che, anche in caso di completamento dello sbarramento

---

54. Santoni A.: *L'attacco aerosilurante inglese a Taranto*, in "Rivista Italiana Difesa (RID)", Chiavari, novembre 1990.

55. P.R.O., fondo ADM 199, cartella 798: *Mediterranean operations, reports 1940-1941*

retale, quest'ultimo non avrebbe evitato i danni, perchè i siluri inglesi erano stati regolati ad una profondità leggermente superiore ai 10 metri ed erano anche dotati di acciarini magnetici. Infine, sul cielo della base, molti palloni-aerostati di sbarramento antiaereo erano stati recentemente portati via da un forte vento e non erano stati ancora rimpiazzati.

I risultati dell'attacco, protrattosi su Taranto dalle ore 23.00 a dopo la mezzanotte, furono notevoli, soprattutto tenendo presente il basso numero di aerosiluranti incursori. Infatti la modernissima corazzata *Littorio* venne colpita da tre siluri e costretta a laboriose riparazioni, terminate nel marzo 1941. La corazzata *Caio Duilio* fu centrata una volta e rimase ai lavori fino al maggio seguente, mentre la corazzata *Conte di Cavour* venne raggiunta da un altro siluro e non rientrò più in servizio, risultando così l'unica definitiva vittima dell'attacco. Infine l'incrociatore pesante *Trento* e il cacciatorpediniere *Libeccio* furono colpiti da bombe fortunatamente non esplose, mentre danni di diversa entità furono riportati dall'arsenale, dall'aeroporto e dai depositi di nafta. Da parte loro gli inglesi persero due "Swordfish".<sup>56</sup>

Nel frattempo, ed esattamente alle prime ore del 12 novembre, 3 incrociatori leggeri e 2 cacciatorpediniere britannici compirono una scorreria nel canale d'Otranto, distruggendo colà un intero convoglio italiano di 4 piroscafi e riunendosi poi alla "Mediterranean Fleet", che il 14 novembre rientrò ad Alessandria.

Le conseguenze di carattere militare dell'attacco a Taranto furono due e cioè la possibilità offerta agli inglesi di ridurre le proprie forze navali nel Mediterraneo di 2 corazzate, inviandole altrove, e la decisione italiana di trasferire la flotta a Napoli, allontanandola malauguratamente dal settore operativo principale che, soprattutto dopo l'attacco alla Grecia, era rappresentato dal bacino centro-orientale.

Molto più significativa fu comunque la conseguenza d'ordine strategico-politico, rappresentata dal ripensamento di Mussolini nei confronti della famosa dottrina della "guerra parallela". Infatti, dopo le delusioni sulla frontiera greco-albanese e nella base di Taranto, il Duce annullò in quel novembre 1940 l'ormai insostenibile strategia indipendente dell'Italia

---

56. Ufficio Storico della Marina Militare : *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, vol. IV, cit., p. 248-249.

nel Mediterraneo e fu costretto a chiedere all'alleato tedesco quell'aiuto militare che egli aveva orgogliosamente rifiutato per ben tre volte.<sup>57</sup>

Dal dicembre successivo iniziarono pertanto a giungere in Italia le prime forze aeree germaniche (X Fliegerkorps), cui fecero seguito poi reparti dell'Esercito, trasferiti in Libia nel febbraio 1941 agli ordini del generale Rommel, e infine un crescente numero di U-boote, che iniziarono a penetrare nel Mediterraneo a partire dal settembre 1941.

\* \* \* \* \*

Prima che si realizzasse l'intervento militare tedesco nel Mediterraneo, gli inglesi approfittarono della favorevole situazione apertasi con l'attacco a Taranto per tentare alla fine di novembre 1940 di far giungere a Malta e ad Alessandria un nuovo convoglio di tre piroscafi, proveniente direttamente dal Regno Unito e carico di rifornimenti (operazione "Collar"). Come divenne prassi costante, questo convoglio doveva essere accompagnato dalla "Forza H" di Gibilterra fino all'imboccatura del canale di



*Ammiraglio Inigo Campioni*

57. Santoni A.: *Strategia marittima ed operazioni navali dell'anno 1940*, relazione presentata al Congresso su "l'Italia in guerra: il primo anno", tenutosi a Milano il 15 e 16 novembre 1990. Roma, Atti pubblicati a cura della Commissione italiana di Storia Militare, 1991, p. 245-254.

Sicilia e dalla “Mediterranean Fleet” per il rimanente tragitto, mentre altri minori movimenti navali si svolgevano tra l'Egitto e la Grecia.<sup>58</sup>

Supermarina, informata delle mosse avversarie, dispose che il 26 novembre uscissero in mare, agli ordini dell'ammiraglio Campioni, le due corazzate *Vittorio Veneto* e *Giulio Cesare*, 6 incrociatori pesanti e 14 cacciatorpediniere per intercettare nel Tirreno la forza di Gibilterra, a sua volta composta da una corazzata, un incrociatore da battaglia, una portaerei, un incrociatore pesante, 6 incrociatori leggeri e 14 cacciatorpediniere. Il rapporto delle forze poteva definirsi pari, poiché se gli inglesi disponevano di una portaerei, a nostro favore giocava la maggiore potenza degli incrociatori e la vicinanza delle basi aeree della Sardegna.

Lo scontro tra le due flotte avvenne al largo di Capo Teulada, punta meridionale della Sardegna, poco dopo mezzogiorno del 27 novembre 1940 ed iniziò con il consueto duello tra gli incrociatori d'avanguardia, durante il quale furono danneggiati un incrociatore britannico e un cacciatorpediniere italiano. Alle 13.00 anche la *Vittorio Veneto* poté aprire il fuoco con la sola torre poppiera, ma senza esito, a causa dell'elevatissima distanza di tiro, pari a 29.000 metri. La *Giulio Cesare* invece non riuscì a sparare alcun colpo, così come la corazzata inglese *Ramillies*, mentre l'incrociatore da battaglia *Renown* sparò poche salve prima che il contatto balistico fosse interrotto alle 13.15.<sup>59</sup>

Ancora una volta, nonostante la vicinanza delle basi aeree della Sardegna, l'intervento della Regia Aeronautica si dimostrò intempestivo e infruttuoso, essendo avvenuto dopo la fine dello scontro navale e senza ottenere alcun risultato. Pertanto il convoglio inglese, lasciato dalla “Forza H” all'imboccatura del canale di Sicilia, superò senza danni un attacco di nostre siluranti di superficie e giunse incolume a Malta e ad Alessandria sotto la scorta della “Mediterranean Fleet” che, come previsto, lo aveva preso in consegna all'uscita del canale stesso.

\* \* \* \* \*

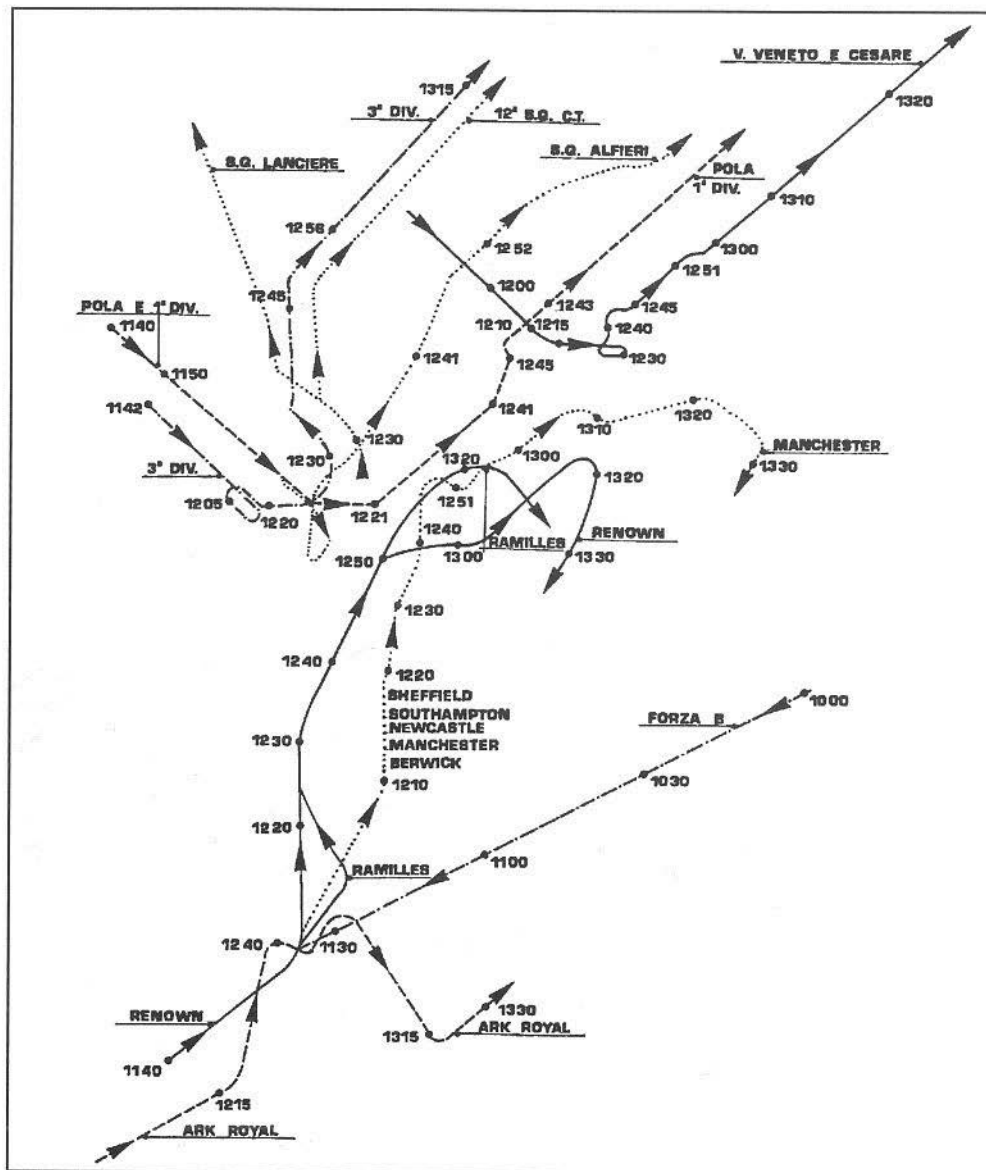
Nel mese di dicembre Mussolini, completando la sua rivoluzione nell'impostazione strategica mediterranea, licenziò sia Badoglio, Capo di Stato Maggiore Generale, rimpiazzandolo con Cavallero, sia l'ammiraglio Cavagnari, sostituendolo nell'incarico di Capo di Stato Maggiore della Marina con il parigrado Riccardi. Infine l'ammiraglio Iachino di-

---

58. P.R.O., fondo ADM 199, cartella 797: *Mediterranean operations, reports 1940-1941*, rapporti sull'operazione “Collar”.

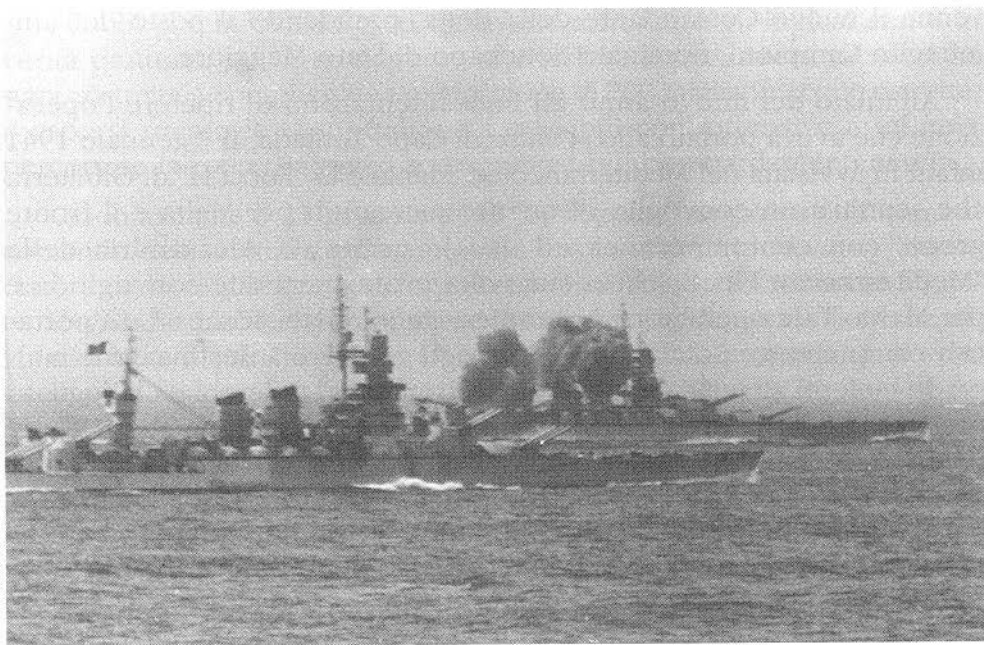
59. Smith P. C.: *Hit first, bit hard: the story of H.M.S. “Renown” 1916-1948* Londra, William Kimber, 1979, p. 164-166.





Battaglia di Capo Teulada - 27 novembre 1940





*Corazzata "Doria" e Corazzata "Vittorio Veneto"*



*L'ammiraglio Iachino con il generale Cavallero  
a bordo della Corazzata "V. Veneto"*

venne il nuovo Comandante della flotta, prendendo il posto dell'ammiraglio Campioni, nominato Sottocapo di Stato Maggiore.

All'inizio del nuovo anno gli inglesi tentarono di ripetere l'operazione che aveva portato allo scontro di Capo Teulada. Il 7 gennaio 1941 infatti fu avvistata nel Mediterraneo occidentale la "Forza H" di Gibilterra che scortava un convoglio di quattro mercantili per Malta e il fronte greco, con contemporanea ed usuale uscita da Alessandria della "Mediterranean Fleet", che a sua volta proteggeva due convogli da e per Malta. Tale operazione britannica, denominata "Excess", fu portata a compimento, poiché tutti i convogli giunsero a destinazione malgrado violenti attacchi dei nuovi arrivati "Stukas" tedeschi e un agguato presso Pantelleria di due nostre torpediniere, una delle quali (la *Vega*) venne purtroppo affondata. Tuttavia questa volta il successo strategico inglese fu pagato a caro prezzo, poiché gli aerei del X Fliegerkorps germanico debuttarono brillantemente, affondando l'incrociatore *Southampton* e danneggiando gravemente la portaerei *Illustrious*, che – come si ricorderà – aveva condotto l'attacco a Taranto nel novembre precedente.

In concomitanza con l'operazione "Excess" velivoli britannici bombardarono il porto di Napoli, dove rimase leggermente danneggiata la corazzata *Giulio Cesare*. Come conseguenza di questa incursione la nostra flotta fu momentaneamente trasferita da Napoli a La Spezia, cioè in posizione più sicura, ma ancor più periferica rispetto al principale teatro bellico, rappresentato sempre dal Mediterraneo centro-orientale.

Alla sgradevole sorpresa dell'efficacia degli attacchi aerei tedeschi, gli inglesi pensarono di contrapporre un'azione di vasta portata morale e materiale, cioè un bombardamento del porto di Genova e delle raffinerie di Livorno da parte della "Forza H" di Gibilterra. L'obiettivo fu scelto in primo luogo per la sua importanza industriale e poi per dare una dimostrazione di vitalità e un avvertimento alla vicina Spagna del generale Franco, smorzandone le eventuali intenzioni interventiste a fianco dell'Asse. Influiro in fine sulla designazione dei bersagli alcune errate informazioni britanniche, di origine non crittografica, secondo le quali avrebbero dovuto essere in riparazione a Genova le corazzate *Littorio* e *Giulio Cesare*, mentre vi si trovava solo la *Caio Duilio* colpita nel novembre precedente a Taranto.<sup>60</sup>

---

60. P.R.O., fondo ADM 199, cartella 656: *Force "H" reports of proceedings, 30 December 1940-12 May 1941.*

I rischi che in questo caso dovevano affrontare gli inglesi erano in verità piuttosto gravi, se si pensa che la loro forza attaccante sarebbe stata costretta a compiere una navigazione di 700 miglia in acque ristrette, a esporsi presso le coste italiane a possibili controffensive e infine a percorrere la rotta di ritorno sotto prevedibili bombardamenti aerei.

Ciononostante il 31 gennaio 1941 la "Forza H" salpò da Gibilterra al comando dell'ammiraglio Sommerville con la corazzata *Malaya*, l'incrociatore da battaglia *Renown*, la portaerei *Ark Royal*, l'incrociatore leggero *Sheffield* e 10 cacciatorpediniere. Essa però fu costretta a rientrare alla base nella mattinata del 2 febbraio a causa di una burrasca, dopo che i velivoli della portaerei avevano effettuato un infruttuoso attacco alla diga del Tirso in Sardegna. Tale fallita incursione ebbe comunque un effetto diversivo, poiché quando il 6 febbraio la "Forza H" uscì nuovamente in mare nella stessa composizione, Supermarina, messa sull'avviso dagli informatori stanziati lungo lo stretto di Gibilterra, ritenne o che gli inglesi volessero ripetere il bombardamento non riuscito contro la diga del Tirso, oppure che essi desiderassero lanciare alcuni velivoli di rinforzo a Malta ed eventualmente scortare un convoglio fino al canale di Sicilia.<sup>61</sup>

In base alle suddette previsioni di Roma, la ricognizione aerea fu concentrata principalmente in una zona che si estendeva tra la Sardegna e il meridiano di Minorca, mentre la flotta inglese faceva rotta per Genova passando tra le Baleari e la costa spagnola. Quindi furono fatte uscire da La Spezia, agli ordini del nuovo Comandante in capo ammiraglio Iachino, le tre corazzate allora disponibili e cioè la *Vittorio Veneto*, la *Giulio Cesare* e la *Andrea Doria* e da Messina i tre incrociatori pesanti *Trieste*, *Trento* e *Bolzano*, con l'incarico di riunirsi e di incrociare a nord ovest della Sardegna, insieme ai rispettivi cacciatorpediniere di scorta, in attesa dei risultati dell'esplorazione aerea.

Al mattino del 9 febbraio gli inglesi distaccarono la loro portaerei *Ark Royal*, i cui velivoli lanciarono mine magnetiche nelle acque di La Spezia e bombardarono le raffinerie di petrolio di Livorno. Contemporaneamente le altre navi della "Forza H" effettuarono dalle 08.15 alle 08.45 il previsto cannoneggiamento del porto di Genova, causando gravi danni alla zona industriale e all'abitato.

Ben presto giunsero a Supermarina e a Superaereo le notizie degli attacchi britannici, ma, per alcuni ritardi nella decifrazione dei relativi mes-

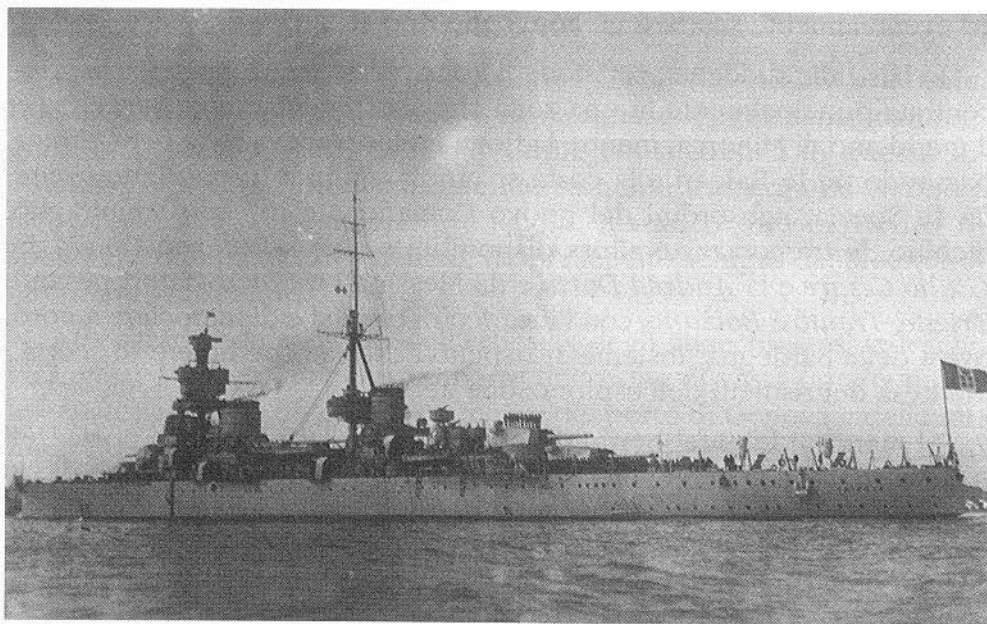
---

61. Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare (A.U.S.M.M.), fondo "Promemoria di Supermarina, anno 1941", promemoria n. 34 bis: *Azione navale nel golfo di Genova*.

saggi d'allarme, solo alle 09.50 pervenne alla nostra flotta l'ordine di puntare a settentrione, mentre essa – come abbiamo detto – incrociava a nord ovest della Sardegna.

A questo punto occorre localizzare il nemico sulla rotta di ritorno, per inviargli contro le nostre forze di cielo e di mare; ma in tale circostanza si ripresentò in tutta la sua gravità la vecchia questione del deficiente servizio di esplorazione aerea. Pertanto solo due bombardieri italiani avvistarono e attaccarono alle 12.20 la flotta inglese che, riunitasi alla portaerei, navigava a tutta forza per rientrare a Gibilterra, percorrendo la stessa rotta dell'andata. I nostri piloti però dettero malauguratamente la notizia dell'avvistamento soltanto al loro rientro alla base, cosicché Supermarina ne venne informata tardivamente, cioè alle 15.30.<sup>62</sup>

Intanto si incrociavano a Roma comunicazioni contraddittorie di scoperta, dovute sia all'avvistamento di due isolati cacciatorpediniere che



*Incrociatore "Trieste"*

62. Ufficio Storico della Marina Militare: *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, vol. IV, cit., p. 377.63. De Felice R.: *Mussolini l'alleato*, vol. I: *L'Italia in guerra 1940-1943*, tomo 1: *Dalla guerra "breve" alla guerra lunga*, Torino, Einaudi, 1990, p. 183.



*L'Ammiraglio Riccardi con  
l'Ammiraglio Doenitz*

gli inglesi avevano precedentemente distaccato incaricandoli di emettere segnali radiotelegrafici a scopo diversivo, sia ad un errore di identificazione che fece scambiare un pacifico convoglio di mercantili francesi per la "Forza H".

La fatale conclusione fu il rientro indisturbato a Gibilterra di tutte le navi britanniche l'11 febbraio e il loro conseguimento dell'obiettivo principale, che era quello di intimorire e di indurre a più miti consigli il generalissimo Franco. Non a caso infatti il dittatore spagnolo, incontratosi con Mussolini il giorno successivo nella vicina Bordighera, come probabilmente sapevano gli inglesi, declinò ancora una volta l'invito di intervenire nel conflitto al fianco dell'Asse.<sup>63</sup>

## **6 Lo scontro di Gaudo e la tragica notte di Matapan**

Dopo l'intervento tedesco nel Mediterraneo e gli ultimi avvenimenti navali si tenne a Merano tra il 13 e il 14 febbraio 1941 una conferenza militare italo-germanica, nella quale i rappresentanti del Terzo Reich reclamarono un maggiore impegno della nostra flotta nel bacino orientale, per contrastare colà i crescenti traffici inglesi a sostegno della Grecia. Siffatta richiesta tedesca venne per il momento respinta dal nuovo Capo di Stato Maggiore della Regia Marina, ammiraglio Riccardi, che però nel mese successivo si arrese alle insistenze dell'alleato, anche in seguito ad un parallelo intervento del Comandante della flotta da battaglia, ammiraglio Iachino. Quest'ultimo infatti, pur all'oscuro delle pretese germaniche, perorò a fine febbraio un simile intervento navale contro i convogli britannici sull'asse Bengasi-Pireo.<sup>64</sup>

63. De Felice R.: *Mussolini l'alleato*, vol. I: *L'Italia in guerra 1940-19*

64. Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare (A.U.S.M.M.), titolo F, collezione B: *Convegni e colloqui italo-tedeschi. Merano, 13-14 febbraio 1941* e Iachino A.: *Gaudo e Matapan*, Milano, Mondadori, 1946, p. 48-49.



A convincere Supermarina della necessità di impegnare parte della nostra flotta nel Mediterraneo orientale intervenne il 4 marzo anche l'inizio in quel bacino dell'operazione inglese "Lustre", consistente nel regolare invio di rifornimenti in Grecia, che entro il 21 aprile avrebbe portato al trasferimento in terra ellenica di 58.368 uomini e di 8.588 tonnellate di equipaggiamento.<sup>65</sup>

Premuto in tal senso, l'ammiraglio Riccardi si dichiarò disposto ad inviare in crociera corsara, a nord e a sud di Creta, un complesso navale formato da una corazzata, otto incrociatori e diciassette cacciatorpediniere, purché a questa squadra fosse garantito dalla Regia Aeronautica e dalla Luftwaffe un appoggio esplorativo, protettivo ed offensivo. Poco o nulla invece sembra abbia influito su questo assenso di Supermarina l'errata informazione – poi comunque emendata la sera del 26 marzo – secondo cui due delle tre corazzate britanniche di Alessandria sarebbero state danneggiate il giorno 16 da velivoli tedeschi.<sup>66</sup>

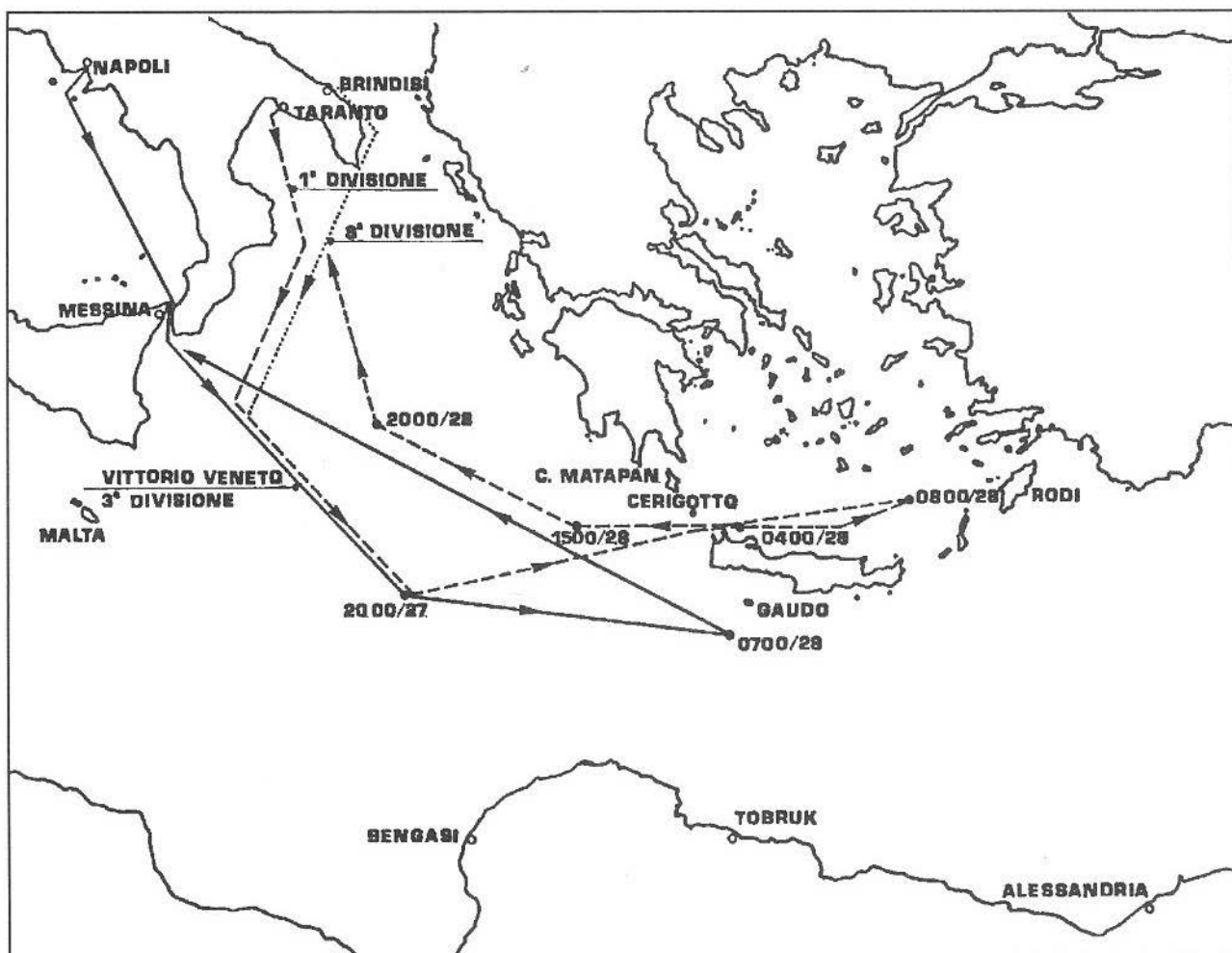
Il definitivo ordine operativo cifrato n. 51106 fu diramato da Supermarina alle 21.10 del 23 marzo 1941 via filo, il che escludeva un suo eventuale intercettamento. Per mezzo di speciali corrieri furono poi recapitate a mano ai Comandi di divisione e di squadriglia le norme esecutive dettate dall'ammiraglio Iachino. Necessariamente per radio e con macchina cifrante ENIGMA vennero invece trasmesse da Roma fra il 24 e il 26 marzo le indispensabili disposizioni al Comando dell'Egeo (Egeomil di Rodi), incaricato di svolgere alcune attività aeree collaterali nel settore. Ciò aprì una decisiva breccia nella segretezza dell'operazione, grazie all'intercettazione e alla decrittazione di tali radiocifrati da parte della "Government Code and Cipher School" di Bletchley Park, come vedremo tra poco.<sup>67</sup>

---

65. P.R.O., fondo ADM 199, cartella 806: *Naval operations in Mediterranean, reports 1941*, rapporto del Comando della "Mediterranean Fleet" n. 2466/00214 dell'11 dicembre 1941.

66. Mattesini F.: *Il giallo di Matapan: revisione di giudizi*, Roma, Dell'Ateneo, 1985, vol. I, p. 14-15.

67. Già il 12 febbraio l'ULTRA Intelligence si era messa in evidenza interpretando importanti norme relative alla protezione aerea dei nostri convogli e alla ripartizione delle scorte, delle zone di pattugliamento e delle ricognizioni. Cfr. P.R.O., fondo ADM 223, cartella 75: *Admiralty signal messages "F" series, 14 July – 4 March 1941*, documento F.172.



*Operazione Gaudo e Matapan - 27/28 marzo 1941. Piano originario*



Infine tra la sera del 26 e le prime ore del 27 marzo salparono le selezionate unità italiane e cioè la corazzata *Vittorio Veneto*, gli incrociatori pesanti della 1<sup>a</sup> divisione *Zara*, *Pola* e *Fiume*, gli incrociatori pesanti della 3<sup>a</sup> divisione *Trieste*, *Trento* e *Bolzano*, gli incrociatori leggeri dell'8<sup>a</sup> divisione *Giuseppe Garibaldi* e *Duca degli Abruzzi* e 17 cacciatorpediniere della 9<sup>a</sup>, 10<sup>a</sup>, 12<sup>a</sup>, 13<sup>a</sup> e 16<sup>a</sup> squadriglia, ridotti poi a 13 per la sosta a Messina delle quattro siluranti della 10<sup>a</sup> squadriglia, bisognose di rifornimento.

Nel pianificare la suddetta missione in sintonia con le rispettive competenze ordinarie, Supermarina aveva chiesto il 23 marzo al Comando Supremo di predisporre le dovute istruzioni destinate al dipendente Comando dell'Egeo, che la stessa Supermarina codificò poi con la propria macchina cifrante ENIGMA e inoltrò via radio a Rodi alle 20.10 del 24 e alle 11.16 del 25 marzo.

Il primo di tali radiocifrati di Supermarina conteneva i convenuti ordini del Comando Supremo, a firma del generale Guzzoni, Sottocapo di S.M. Generale, riguardanti una serie di operazioni aeree da ricognizione e da attacco, che Egeomil avrebbe dovuto eseguire nei giorni "X meno 2", "X meno 1" ed "X", in vista di nostre azioni locali che sarebbero state precisate in tempo. Il secondo dei due radiocifrati di Supermarina invece precisava sinteticamente a Rodi che quel 25 marzo era il giorno "X meno 3".<sup>68</sup>

Quest'ultimo più breve messaggio fu il primo ad essere decrittato dall'ULTRA Intelligence britannico, che impiegò poche ore per metterlo in chiaro. Pertanto già alle 17.05 di quello stesso 25 marzo (ora di Greenwich) l'Ammiragliato di Londra fu in grado di comunicare all'ammiraglio Cunningham, Comandante della "Mediterranean Fleet" di Alessandria, e al Comando di Malta quanto segue: "Roma ha informato Rodi che oggi 25 marzo è il giorno X meno 3. Commento: il segnale fa riferimento ad un messaggio tra Rodi e Roma del 24 marzo. Ogni ulteriore informazione sarà inviata qualora possibile".<sup>69</sup>

Le promesse "ulteriori informazioni" non tardarono a giungere ad Alessandria d'Egitto, poiché nella mattinata del 26 marzo gli operatori

68. Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare (A.U.S.M.M.), fondo *Scontri navali ed operazioni di guerra*, cartella 28 bis.

69. P.R.O., fondo ADM 223, cartella 76: *Admiralty signal messages "F" series, 1 March–5 May 1941*, documento F.258 e Santoni A.: *Il vero traditore: il ruolo documentato di ULTRA nella guerra del Mediterraneo*, p. 82 e 301.

**URGENZA**

UNICA COPIA



# SUPERMARINA

MESSAGGIO IN PARTENZA

IN CIFRA

IN CIFRA

IN CIFRA

UFFICIO

Roma li 24 marzo 1941 - XII

NUMERO	PAROLE	DATA	ORE	TRASMITTENTE	VIA	PROTOCOLLO TELEGRAFICO

MACCHINA CITERANTE : INFORMAZIONI

EGBOMIL - RODI

53148  
SUPERMARINA.....Comunico seguente telegramma di STAMAGE  
(alt) A EGBOMIL RODI numero 7530 op. 24 marzo (alt) Ai fini  
nostre azioni in un prossimo giorno I et che saranno presi -  
sate in tempo predisponete seguenti azioni aeree (alt) PRIMO  
Nelle ore antimeridiane giorno I meno due et I meno uno rice-  
gnizioni su Alessandria Suda et rotte traffico Alessandria  
Pireo per Caso et Cerigo (alt) SECONDO Nella notte su giorno  
I bombardamento aeroporti Creta (alt) TERZO Alle prime luci  
alba giorno I et fino alle ore dodici esplorazioni sistemat-  
ca zona compresa tra Creta Marea Golfo Egina et congiungente  
Zea Milo Capo Sidero semialt All'alba stesso giorno I Riso-  
gnizione sulla rotta Case Alessandria et Caudo Alessandria  
semialt All'alba stesso giorno I bombardamento aeroporti Cre-  
ta (alt) Comunicazioni esatte ricognizioni siano trasmesse  
Stamage et Supermarina con consuete modalità (alt) GUZZONI  
(alt) 201024

12 65 24

Datt. Fur. Sabatinelli

**IN CIFRA**

Il telecifrato di Supermarina n. 53148 delle ore 20.10 del 24 marzo, che fu decrittato dagli inglesi entro le ore 8.26 del 26

**PA PA**



**UNICA COPIA**

# SUPERMARINA

## MESSAGGIO IN PARTENZA

**IN CIFRA**

**IN CIFRA**

**IN CIFRA**

UFFICIO SUPERMARINA

Roma li 25.3.1941

NUMERO	PAROLE	DATA	ORE	TRASMITTENTE	VIA	PROTOCOLLO TELEGRAFICO

EGEOMIL RODI

SUPERMARINA 13675 Riferimento telecifrato 53148 data 24  
(alt) Oggi 25 marzo est giorno X - 3 (alt) Assicurate (alt)  
111625

Minuta: Amm. Giartosio  
Datt.: C° Fur. Venza

**IN CIFRA**

*Il telecifrato di Supermarina n. 13675, che fu il primo ad essere decrittato dagli inglesi lo stesso 25 marzo 1941, cioè due giorni e mezzo prima di Malapan*

Reference:-	PUBLIC RECORD OFFICE	
ADM 223 76	X/P 09755	
COPYRIGHT - NOT TO BE REPRODUCED PHOTOGRAPHICALLY WITHOUT PERMISSION		

**MOST SECRET.**

TO BE KEPT UNDER LOCK AND KEY: NEVER TO BE REMOVED FROM THE OFFICE.

Serial Number F 258

**MOST SECRET**      **MESSAGE**      **1705/25th March**

To: C in C Mediterranean 410      Date 25 3 41  
 V A Malta 542  
 C O I S Alexandria

**NAVAL CYPHER (b)**

8

**From Admiralty      IMMEDIATE      AIDAC**

Rome informed Rhodes that today March 25th is day  
 minus three

Comment      Signal refers to a message from Rhodes to  
 Rome on 24th March      Any further information will be  
 forwarded is possible

**1705/25**

**D D I O (Green Line 3)**

1st S L	PERSONAL
V C N S	PERSONAL
A C N S (P)	PERSONAL
D O D (P())	PERSONAL
D of P	PERSONAL
D N I	PERSONAL
D D I O	PERSONAL

10

*La prima decrittazione in occasione dell'operazione di Gaudio e Matapan*

Reference:-	PUBLIC RECORD OFFICE		
ADM	223	76	X/P 09755
COPYRIGHT - NOT TO BE REPRODUCED PHOTOGRAPHICALLY WITHOUT PERMISSION			

# **MOST SECRET.**

BE KEPT UNDER LOCK AND KEY: NEVER TO BE REMOVED FROM THE OFFICE.

Serial No F 259.

MESSAGE.

0820/26 March.

OUT.

To: C. in C. Mediterranean 424.  
V.A. Malta 174.  
C.O.I.S. Alexandria.

Date: 26/3/41.

Naval Cypher D.

From: Admiralty.

MOST IMMEDIATE.

AIDAC.

Following presumably refers to my 1705/25. Air reconnaissance of Alexandria - Suda Bay and traffic routes Alexandria to Piraeus both sides of Crete was to be carried out A.M. of the two days preceding the main operation. Attacks on Cretan aerodromes to be carried out the night before main operation. On day of main operation intensive reconnaissance to be carried out from dawn to noon between Crete and Athens. Also at dawn of this day attacks on Cretan aerodromes will be carried out and reconnaissances of traffic routes Alexandria to Crete.

0820/26.

D.D.I.C. (Green line Ext 3)

1st S.L.	PERSONAL.
V.O.N.S.	PERSONAL.
A.C.N.S. (F)	PERSONAL.
D.O.D. (F)	PERSONAL.
D. of P.	PERSONAL.
D.N.I.	PERSONAL.
D.D.I.C.	PERSONAL.

*La seconda decrittazione inglese in occasione dell'operazione Gaudio e Matapan*

1001 223/88

XC174091

COPYRIGHT - NOT TO BE REPRODUCED PHOTOGRAPHICALLY WITHOUT PERMISSION

328

PART 4 - USE OF SPECIAL INTELLIGENCE IN MEDITERRANEAN OPERATIONS 317

<u>Ref.</u> <u>Letter</u>	<u>T.O.O.</u>	<u>From</u>	<u>To</u>	<u>Text</u>
				<u>March</u>
J.	0025/27	Admiralty	G. in G. Med. (R) V.A. Malta G.O.I.S. Alex.	<p>A. We have been studying the possible implications of A.T. 1705/25, A.T. 0820/26, A.T. 1007/26, A.T. 1244/26 and at first came to the conclusion that only attacks by surface craft on our convoys were intended.</p> <p>B. It is possible, however, that military forces are also to be employed as some of the above signals were signed by a high official in Italian War Office. Also one cannot leave out of account the information sent you in A.T. 1703/17.</p> <p>C. The only thing we cannot fit into the picture is the concentration of German heavy fighters at Palermo reported in Admiralty 0915/25.</p>
K.	0046/27	Admiralty	G. in G. Med. V.A. Malta G.O.I.S. Alex.	<p>At 1200 26th March Rome informed Rhodes that presumed situation at 1200 26th March was as follows:</p> <p>two battleships, one aircraft carrier and 7th Cruiser Division at sea off Crete. Convoy between Suda and Piraeus. One battleship, one aircraft carrier at Alexandria.</p>
L.	1131/27	G. in G. Med.	Admiralty	<p>756. Reference 0025/27 from Admiralty. Our appreciation is much the same. In addition measures set out in my 1314/26 intend battleships and H.I.S. "Formidable" should be south of (?Crete) at dawn Friday 26th.</p>

*Le considerazioni fatte dall'Ammiragliato britannico dopo le prime informazioni crittografiche riguardanti l'operazione di Gaudo e Matapan*

di Bletchley Park riuscirono a decrittare anche il più lungo ed importante radiocifrato di Supermarina, quello cioè emanato alle 20.10 del 24 e contenente gli ordini del generale Guzzoni a Egeomil per le locali attività aeronautiche preparatorie.<sup>70</sup>

In tal modo gli inglesi, e soprattutto l'ammiraglio Cunningham, vennero a sapere con due giorni d'anticipo che gli italiani stavano predisponendo azioni aeree nell'Egeo, in vista di una loro imprecisata operazione, che avrebbe avuto luogo in quelle acque il 28 marzo.

Due particolari però lasciarono per il momento perplessi i Comandi britannici. Innanzi tutto nel constatare che il suddetto radiocifrato italiano portava la firma di un generale del Regio Esercito, pur essendo stato emanato da Supermarina, gli inglesi supposero per qualche istante che si stesse per verificare in Egeo una nostra operazione combinata di carattere anfibio. Quindi la decrittazione di un messaggio tedesco, avvenuta alle 09.15 del 25 marzo e indicante il trasferimento di aerei da caccia dal Nord Africa a Palermo, confuse le idee a Londra, dove comprensibilmente non si riusciva a collegare una minaccia italiana nell'Egeo con l'invio di velivoli germanici nel Tirreno. A ragione quindi l'Ammiragliato comunicò a Cunningham alle ore 00.25 del 27 marzo che "l'unica cosa che non riusciamo ad inserire nel quadro generale è lo spostamento di aerei da caccia tedeschi a Palermo".<sup>71</sup>

Comunque sia, l'ammiraglio Cunningham, valutando attentamente le disponibili informazioni crittografiche e le realistiche possibilità operative italiane nell'Egeo, era giunto autonomamente all'esatta conclusione che forze navali nemiche mirassero ad attaccare i convogli "Lustre" diretti in Grecia. Egli pertanto si preoccupò di diramare tra le 17.28 e le 18.22 del 26 marzo cinque ordini operativi, con i quali preannunciò la sospensione dei convogli nell'Egeo, allertò la ricognizione aerea in tutto il Mediterraneo orientale e sulle basi italiane di Taranto, Napoli, Brindisi e Messina, dispose pattugliamenti di sommergibili, rinforzò la difesa di Suda con l'incrociatore contraereo *Carlisle* e spedì in mare, con compiti esplorativi a sud ovest dell'isolotto di Gauda, la 7ª divisione in-

---

70. P.R.O., fondo ADM 223, cartella 76 citata, documenti F.259 e F.260: dispacci dell'Ammiragliato delle ore 08.20 e delle ore 10.07 del 26 marzo 1941, ambedue riprodotti in Santoni A.: *Il vero traditore*, p. 83-84 e 302-30.

71. P.R.O., fondo ADM 223, cartella 88: *Admiralty use of Special Intelligence in naval operations*, p. 328. Per il testo di questa fuorviante decrittazione del messaggio tedesco cfr. fondo ADM 223, cartella 76 citata, documento F.256.



crociatori del viceammiraglio Pridham-Wippell basata al Pireo, che salpò alle 13.00 del giorno 27.<sup>72</sup>

Quasi tutti questi ordini operativi emanati da Cunningham nel pomeriggio del 26 marzo 1941, cioè due giorni prima della battaglia e addirittura quando le nostre navi non erano ancora salpate, iniziavano con la sintomatica frase "*C'è ragione di sospettare che forze di superficie nemiche progettino una puntata nell'Egeo, giungendo colà il 28 marzo...*". È anche interessante ricordare che uno di questi ordini operativi inglesi del 26 marzo venne poi osservato dal comandante Brengola del *Pola* nel quadrato del cacciatorpediniere *Jervis* dopo la battaglia di Matapan e il suo salvataggio da parte di tale silurante britannica. Quando poi nel dopoguerra Brengola tornò dalla prigionia e riferì quello che aveva visto sul *Jervis*, alcuni lo considerarono un visionario, mentre altri lo ritennero un testimone oculare di presunte "fughe di notizie" colpose o dolose, ma comunque avvenute almeno due giorni prima del fatidico 28 marzo 1941.

Oggi, grazie a documenti originali inglesi, sappiamo finalmente la verità sulle preventive informazioni britanniche in occasione di Matapan, che furono inconfutabilmente basate sulla penetrazione del sistema cifrante meccanizzato della Marina italiana. Del resto lo stesso ammiraglio Cunningham, nel suo rapporto di missione redatto l'11 novembre 1941 e pubblicato sul terzo supplemento alla "London Gazette" n. 38031 del lontano 29 luglio 1947, fece intravedere di aver ricevuto nella circostanza preventive informazioni, senza peraltro precisarne la segretissima fonte. In quella sede infatti il Comandante in Capo della "Mediterranean Fleet" affermò onestamente che nei giorni precedenti la battaglia egli "*si era trovato a dover fronteggiare un pericolo che sapeva esistente, ma di cui non poteva predire esattamente la natura*", il che dipingeva realisticamente la propria perdurante inconsapevolezza circa l'ammontare delle forze navali italiane e i dettagliati piani di queste ultime.<sup>73</sup>

Dopo che Cunningham aveva diramato il 26 marzo 1941 gli accennati ordini operativi, l'ULTRA Intelligence decrittò il giorno 27 altri due

72. P.R.O., fondo ADM 199, cartella 781: *Battle of Cape Matapan*, 1941, p. 107; fondo ADM 223, cartella 88 citata, p. 326-327 e fondo AIR 23, cartella 6377: *A.H.Q. British Air Force, Greece 1941*. Cunningham avrebbe voluto impiegare nell'occasione anche l'incrociatore *York*, che si trovava a Suda, ma esso venne messo fuori combattimento da un ardito attacco di "barchini esplosivi" italiani alle prime ore del 26 marzo.

73. P.R.O., fondo ADM 199, cartella 781 citata: rapporto n. 2161/00213/2 dell'11 novembre 1941, p. 47.

radiocifrati di Supermarina diretti sempre a Rodi e che riguardavano l'apprezzamento italiano della situazione navale inglese nel Mediterraneo orientale e le risultanze delle ultime ricognizioni aeree dell'Asse sul Pireo e su Alessandria d'Egitto.<sup>74</sup>

Alla ricezione di queste aggiuntive informazioni, l'ammiraglio Cunningham ribadì nella giornata del 27 le sue direttive generali agli organi operativi del Mediterraneo orientale ed attuò la preannunciata sospensione dei convogli "Lustre", che erano stati tenuti in vita fino all'ultimo momento per non insospettire il nemico.

Da parte sua l'allertato Quartier Generale della R.A.F. in Medio Oriente ordinò al Comando delle forze aeree britanniche in Grecia di impiegare, a propria discrezione, le locali squadriglie contro qualsiasi bersaglio navale entrato nel loro raggio d'azione. Infine Cunningham, dopo aver avuto cura di ingannare eventuali spie, facendosi vedere in giro per Alessandria in tenuta da golf, salpò segretamente dal porto egiziano alle 19.00 del 27 marzo con le tre corazzate *Warspite*, *Barham* e *Valiant* e nove cacciatorpediniere, che si congiunsero in mare alla portaerei *Formidable*.<sup>75</sup>

Un incidente apparentemente lieve, ma dalle straordinarie conseguenze operative, funestò immediatamente l'uscita in mare della "Mediterranean Fleet" sotto forma di un assorbimento di fango da parte dei condensatori della nave ammiraglia *Warspite*, che ridusse la velocità di tale corazzata inglese a 20 nodi, aumentata poi a 22. Ciò rallentò la marcia dell'intero complesso britannico e conseguentemente ritardò dalle 06.30 alle 13.00 del giorno 28 la prevista riunione del grosso di Cunningham con la 7ª divisione incrociatori di Pridham-Wippell a 20 miglia a sud di Gaudo, impedendo così alla "Mediterranean Fleet" di essere presente al preliminare scontro navale che si svolse in quelle acque dalle 08.12 alle 11.18 tra la nostra flotta e la stessa 7ª divisione inglese, come vedremo tra poco.

Frattanto la 3ª divisione degli incrociatori italiani, che costituiva l'avanguardia del grosso di Iachino, era stata avvistata alle 12.20 del 27 marzo

74. P.R.O., fondo ADM 223, cartella 76 citata, documenti F.264 e F.267: dispacci dell'Ammiragliato inglese delle ore 08.46 e 15.10 del 27 marzo 1941; cartella 88 citata, p. 328-329 e Santoni A: *Il vero traditore*, cit., p. 86 e 304-305, dove sono riprodotte tali ulteriori decrittazioni.

75. P.R.O., fondo AIR 23, cartella 6377 citata, messaggio dell'H.Q.R.A.F. del Medio Oriente n. 282 del 27 marzo 1941 e fondo ADM 199, cartella 781 citata, p. 111.

da un idrovolante "Sunderland", decollato da una base greca in seguito all'allertamento determinato dalle accennate informazioni crittografiche. Tuttavia l'intercettazione del relativo messaggio di scoperta lanciato dal velivolo britannico fece capire a Supermarina che esso aveva avvistato solo una minima parte delle nostre forze navali, motivo per il quale l'operazione non venne sospesa. Invece alle 21.20 di quello stesso giorno, avendo la ricognizione aerea dell'Asse riscontrato l'assenza nell'Egeo di convogli nemici, Roma ordinò a Iachino di annullare la prevista puntata della 1<sup>a</sup> divisione incrociatori a nord di Creta e di limitarsi ad effettuare la sola scorreria a sud della grande isola con la flotta riunita.<sup>76</sup>

Alle 06.35 del 28 marzo un ricognitore "Ro.43", catapultato dalla nave ammiraglia *Vittorio Veneto*, avvistò nelle acque dell'isolotto di Gaudò, a sud di Creta, l'accennata 7<sup>a</sup> divisione inglese del viceammiraglio Pridham-Wippell, salpata dal Pireo e formata dai 4 incrociatori leggeri *Orion*, *Ajax*, *Perth* e *Gloucester* e da altrettanti cacciatorpediniere. A questo punto l'accennata e più avanzata 3<sup>a</sup> divisione italiana dell'ammiraglio Sansonetti, composta dagli incrociatori pesanti *Trieste*, *Trento* e *Bolzano* e da 3 cacciatorpediniere, si trovava in buona posizione per agganciare le leggere unità britanniche e per sospingerle verso il resto della nostra flotta, che non era stato ancora avvistato dal nemico.

Lo scontro di Gaudò tra queste due aliquote navali avversarie iniziò, come abbiamo anticipato, alle ore 08.12 di quel 28 marzo 1941 con un inseguimento italiano degli incrociatori inglesi che, dotati di artiglierie di minore gittata e potenza (152 mm contro 203 mm), si ritirarono con rotta est. Alle 08.55 però l'ammiraglio Iachino richiamò indietro la 3<sup>a</sup> divisione, che si stava allontanando troppo verso levante, determinando così l'interruzione del combattimento, che del resto non aveva registrato alcun colpo a segno. A quel punto anche gli incrociatori di Pridham-Wippell invertirono la rotta verso ponente e da inseguiti divennero inseguitori, non volendo perdere il contatto con le navi di Sansonetti. Così facendo però essi finirono per cadere sotto i cannoni della *Vittorio Veneto*, che in effetti si presentò inaspettata ai loro occhi alle 10.55.

La sorpresa fu grande per Pridham-Wippell, che non sospettava la vicinanza di navi da battaglia italiane, fino ad allora non segnalate né

---

76. Iachino A.: *Gaudò e Matapan*, cit., p. 84-85 e Bargoni F. - Gay F. - Andò E.: *Corazzate classe "Vittorio Veneto"*, Roma, Bizzarri, 1973, parte II, p. 24.

dalla ricognizione né dalle decrittazioni radio. A riprova della loro inconsapevolezza, gli incrociatori inglesi continuarono pericolosamente ad avvicinarsi alla *Vittorio Veneto*, fino a giungere a distanza utile per lampeggiare verso di essa il segnale di riconoscimento "OBI", supponendo addirittura di avere a che fare con una delle corazzate di Cunningham attese all'alba, ma che erano invece attardate dagli accennati inconvenienti alla *Warspite*.<sup>77</sup>

Sfortunatamente le armi italiane non seppero cogliere l'enorme vantaggio della sorpresa e della schiacciante superiorità materiale realizzatasi a loro favore nelle acque di Gaudio. Infatti nessuna delle 542 granate da 203 mm sparate complessivamente dai nostri incrociatori e delle 94 granate da 381 mm sparate dalla *Vittorio Veneto* andò a segno sui quattro incrociatori inglesi, che si ritirarono nuovamente verso levante.

Alle 11.18, dopo ventitré minuti di fuoco pressoché unilaterale, la *Vittorio Veneto* fu costretta ad interrompere l'inseguimento perché fatta segno ad un attacco di sei aerosiluranti nemici, fortunatamente andato a vuoto. Quindi alle 11.40 Iachino, considerando che la propria flotta era stata ormai avvistata nella sua interezza e constatando la perdurante assenza di convogli inglesi nella zona, decise di porre fine alla sua missione e di rientrare alle basi.

Lungo la rotta di ritorno la flotta italiana venne attaccata senza esito alle 12.05 di quel 28 marzo da tre aerosiluranti decollati da Creta e più efficacemente alle 15.20 da cinque aerosiluranti della portaerei *Formidable* (tre "Albacore" e due "Swordfish"), accompagnati da tre bombardieri "Blenheim" di base in Grecia. In quest'ultima circostanza un siluro colpì la *Vittorio Veneto* a poppa, costringendo la nave ammiraglia a fermare le macchine per sei minuti e poi a proseguire a velocità ridotta, compresa tra i 16 e i 19 nodi.<sup>78</sup>

Nel frattempo, e precisamente alle 14.25, era giunto nelle mani di Iachino un radiogramma proveniente da Rodi, che comunicava l'avvistamento dal cielo, alle 12.15, di una portaerei e di una corazzata inglesi con relativa scorta, a 80 miglia a levante della *Vittorio Veneto*.

---

77. Ufficio Storico della Marina Militare: *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, vol. IV, cit., p. 438.

78. P.R.O., fondo ADM 199, cartella 781 citata, rapporto di missione della portaerei *Formidable* n. 0471/19/A.C.335 del 21 agosto 1941 e Iachino A.: *Gaudio e Matapan*, cit., p. 132-134.

Questo messaggio però purtroppo non specificava che tali navi nemiche erano state anche attaccate dai velivoli scopritori, ciò che avrebbe con ferito una maggiore attendibilità alla notizia.

Successivamente pervennero a Iachino altre informazioni, tra cui il risultato di un importantissimo rilevamento radiogoniometrico, che alle 17.45 poneva un indistinto "Comando complesso" nemico a 75 miglia a sudest della nostra flotta; ma ciononostante il Comandante in capo italiano finì per ritenere piuttosto remoto il pericolo di un incontro con corazzate britanniche.

Nel tardo pomeriggio intervennero a protezione della nostra flotta sulla rotta di ritorno dieci aerei da caccia germanici, senza che Iachino lo notasse e quindi senza che la successiva storiografia ne prendesse nota. Comunque sia, ogni scorta aerea divenne impossibile dopo il tramonto e da allora la flotta italiana dovette provvedere con i suoi mezzi alla propria difesa notturna, rinserrando le fila ed assumendo uno schieramento assai compatto su cinque colonne, con al centro la danneggiata *Vittorio Veneto*.

Contro questa formazione si scatenò, a partire dalle 19.28 di quel 28 marzo, l'ultimo e fatale attacco aerosilurante britannico, condotto da otto velivoli della *Formidable* e da due "Swordfish" di Creta, che alle 19.50 danneggiarono gravemente l'incrociatore pesante *Pola* della 1ª divisione, da quel momento quindi rimasto immobilizzato e distanziato dal resto della flotta italiana. Venuto a conoscenza dell'accaduto, l'ammiraglio Iachino ordinò fatalmente alle 20.18 che in soccorso del *Pola* immobilizzato muovessero le restanti unità della medesima 1ª divisione dell'ammiraglio Cattaneo, cioè i due incrociatori pesanti *Zara* e *Fiume* e i quattro cacciatorpediniere *Alfieri*, *Gioberti*, *Carducci* e *Oriani*.<sup>79</sup>

Dopo alcuni messaggi di conferma, scambiati tra Cattaneo e Iachino, la 1ª divisione eseguì il suddetto ordine ed invertì la rotta alle 21.06, assumendo una linea di fila con i due incrociatori in testa e i quattro cacciatorpediniere in coda ed avanzando alla velocità di 16 nodi, aumentata a 22 nodi per 38 minuti. Purtroppo il "Comando complesso" segnalato dalla nostra radiogoniometria fin dalle 17.45 era rappresen-

---

79. Santoni A.: *La battaglia di Matapan*, relazione presentata al Convegno su "L'Italia in guerra: il secondo anno", organizzato a Milano dalla Commissione italiana di Storia Militare il 25 e 26 ottobre 1991. Atti pubblicati sul "Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina militare" del dicembre 1991, p. 143-157.

tato proprio dalla "Mediterranean Fleet" che, dirigendo verso il luogo del siluramento del *Pola*, lo raggiunse poco dopo le 22.00, in fatale e forse prevedibile concomitanza con l'arrivo in zona della 1ª divisione di Cattaneo.

In effetti alle 22.03, al largo di Capo Matapan (promontorio meridionale della penisola ellenica), la corazzata *Valiant* iniziò a captare al radar una sagoma indistinta che corrispondeva all'immobile incrociatore italiano e ne dette notizia all'ammiraglio Cunningham alle 22.10. Tuttavia, mentre le tre navi da battaglia britanniche mandavano in punteria le loro artiglierie sul bersaglio localizzato a sinistra, alle 22.25 furono improvvisamente osservate da bordo della nave ammiraglia *Warspite*, con i normali binocoli notturni, le sagome delle unità della nostra 1ª divisione in avvicinamento dall'altro lato.<sup>80</sup>

I ventiquattro cannoni da 381 mm delle tre corazzate inglesi vennero allora brandeggiati sul nuovo rilevamento e alle 22.28 aprirono il fuoco contro l'ignara formazione di Cattaneo, illuminata dai proiettori del cacciatorpediniere *Greyhound*. Furono subito colpiti molto gravemente gli incrociatori *Zara* e *Fiume* e i cacciatorpediniere *Alfieri* e *Carducci*, che non ebbero nemmeno il tempo di rispondere al fuoco e che vennero poi finiti e affondati dalle siluranti britanniche. Riuscirono invece a fuggire nell'oscurità i due cacciatorpediniere *Gioberti* e *Oriani*.

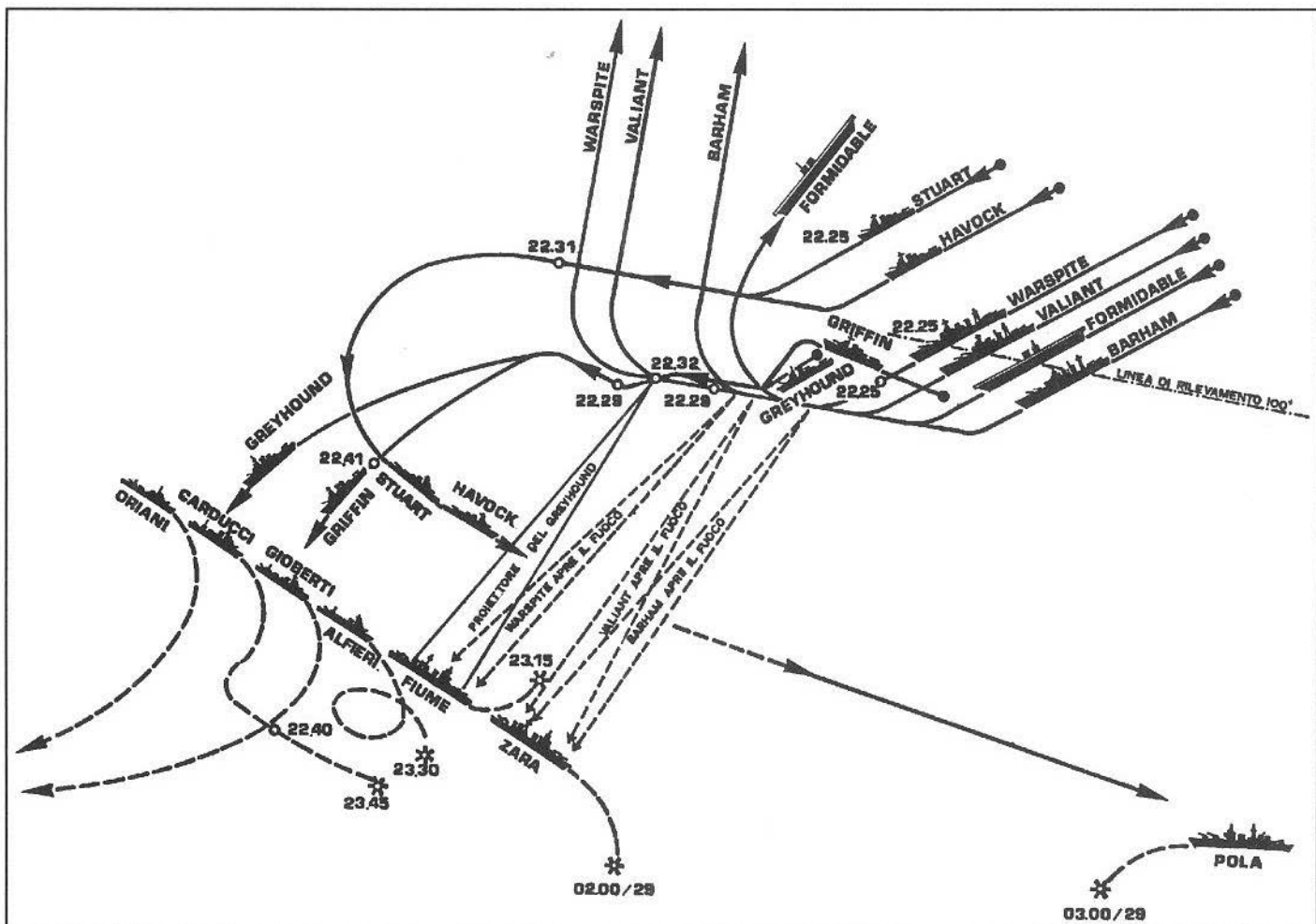
Successivamente il cacciatorpediniere britannico *Jervis* si affiancò all'immobile *Pola*, prese prigionieri coloro che ancora si trovavano a bordo e alle 04.03 del 29 marzo mandò a fondo con due siluri quest'altro incrociatore italiano. Dopo il sorgere del sole molti altri marinai furono salvati in mare da navi inglesi e greche, operazione umanitaria che sfortunatamente dovette essere interrotta in seguito al minaccioso apparire di aerei dell'Asse.

A questo punto l'ammiraglio Cunningham comunicò cavallerescamente all'ammiraglio Riccardi, con un messaggio in chiaro, la posizione in cui si trovavano i restanti naufraghi, suggerendo l'invio sul posto di una nave ospedale veloce. Purtroppo invece era disponibile in quel frangente soltanto la lenta nave ospedale *Gradisca*, capace di 14 nodi, che giunse nelle acque della tragedia il 31 marzo e che poté recuperare, in sei giorni di ricerca, solo 160 uomini delle nostre cinque unità affondate presso Capo Matapan.

---

80. Cunningham A. B.: *L'odissea di un marinaio*, cit., p. 180.



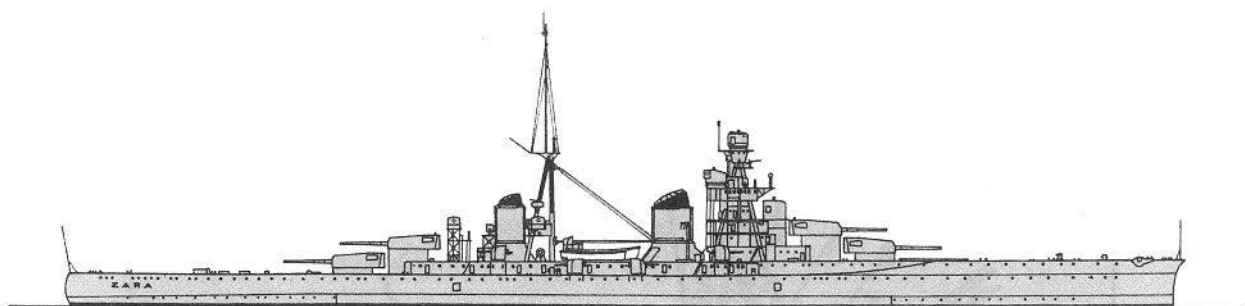


Battaglia di C. Matapan - scontro notturno - 28 marzo 1941



## ZARA

*Incrociatore pesante della Regia Marina Italiana*



Scala 1:1250

### CARATTERISTICHE

*Dislocamento standard:* 11.870 tonnellate

#### *Dimensioni:*

lunghezza f.t. 182,8 m.  
lunghezza fra p.p. 180 m.  
larghezza 20,6 m.  
immersione 6,2 m.

#### *Apparato motore:*

2 gruppi di turbine Parsons;  
8 caldaie Thornycroft;  
2 assi  
potenza 95.000 HP

*Velocità:* 33 nodi

#### *Armamento:*

VIII-203/53, XVI-100/47, VI-40/39,  
VIII-13,2, 1 catapulta e 2 aerei

#### *Protezione:*

verticale 150-100 mm.  
orizzontale 70-20 mm.  
torri max. 150 mm.  
torrione 150 mm.

*Varo:* 27 aprile 1930

*Servizio:* 20 ottobre 1931

*Perdita:* 28 marzo 1941

### DATI STORICI

Lo **Zara** costituiva con il **Fiume**, il **Pola** e il **Gorizia** la seconda e più riuscita classe di incrociatori pesanti italiani. Il solo **Gorizia** non era presente alla tragica notte del 28 marzo 1941, in cui a Capo Matapan, la I Divisione di Incrociatori pesanti venne distrutta. Rispetto alla precedente classe "Trento", gli "Zara" furono leggermente più piccoli e persero un paio di nodi di velocità, ma, ricevendo una migliore protezione, si dimostrarono più equilibrati ed efficienti. Tuttavia il settimo ed ultimo incrociatore pesante costruito in Italia, il **Bolzano**, ricalcò piuttosto il progetto dei "Trento", al solo scopo di completare una Divisione omogenea composta da tre unità.

Pertanto i morti italiani di quella notte raggiunsero la cifra di 2.303, mentre i prigionieri rimasti in mani britanniche risultarono 1.411. Da parte loro gli inglesi lamentarono in tutta l'operazione l'abbattimento di un aerosilurante (quello che aveva silurato nel pomeriggio la *Vittorio Veneto*) e la morte dei due piloti.

Consumato il dramma di Matapan, perdurarono a lungo in Italia le polemiche sulle responsabilità e su un preventivo allertamento inglese, attribuito di volta in volta all'attività di spie, magari bionde e bellissime come la fantomatica Cynthia (alias Elizabeth Thorpe), o addirittura di traditori. Solo con la pubblicazione nel marzo 1981 del nostro volume "Il vero traditore", contenente i documenti originali e fino ad allora sconosciuti sulle decrittazioni ULTRA riguardanti non solo Matapan, ma l'intera guerra del Mediterraneo, è stato possibile scacciare tali fantasmi ed identificare scientificamente la natura tecnologica e la reale portata delle tempestive informazioni britanniche, in quella come in altre occasioni.<sup>81</sup>

Non si può comunque negare il fatto che, se la 1<sup>a</sup> divisione non fosse stata inviata in soccorso del *Pola*, il dramma di Matapan si sarebbe risolto nella perdita pressoché incruenta di questo solo incrociatore, nonostante l'allora insospettato e cospicuo apporto dell'ULTRA Intelligence britannico.

## **7 Le audaci imprese dei mezzi d'assalto italiani e la guerra dei convogli**

Grazie alle positive esperienze compiute nella Grande Guerra, soprattutto con la "mignatta" di Paolucci e Rossetti che nella notte sul 1° novembre 1918 affondò nel porto di Pola la corazzata austriaca *Viribus Unitis*, la Marina italiana organizzò il più efficace corpo di assaltatori subacquei del secondo conflitto mondiale. Essa mise in linea per l'occa-

---

81. Vds. anche il XIII Congresso internazionale di Storia Militare dedicato alla "guerra segreta", tenutosi ad Helsinki tra il 31 maggio e il 6 giugno 1988, al quale l'autore ha partecipato con la relazione intitolata *The struggle between the British and the Italian Intelligence Services in the naval operations of the Mediterranean war 1940-1943*, nonché il X Congresso internazionale di storia marittima tenutosi all'Accademia navale americana di Annapolis tra l'11 e il 13 settembre 1991, al quale l'autore ha partecipato con una relazione intitolata *The Italian Navy at the outbreak of the second world war and the influence of the British ULTRA Intelligence on the Mediterranean operations*.

sione sia il biposto “siluro a lenta corsa” (S.L.C.), soprannominato “maiale”, sia i monoposti “barchini esplosivi” M.T.M. (“moscafi turismo modificati”) che, trasportati nelle vicinanze di basi nemiche rispettivamente da sommergibili e da attrezzate navi di superficie, erano guidati all’interno dei porti da addestratissimi operatori, portando l’insidia e la distruzione tra le unità militari e mercantili colà ormeggiate.<sup>82</sup>

A causa di inevitabili problemi di rodaggio, le prime azioni belliche di questo tipo non furono fortunate. Infatti, come abbiamo già accennato, il 22 agosto e il 30 settembre 1940 fallirono due tentativi di forzamento del porto di Alessandria d’Egitto per mezzo di S.L.C., con la dolorosa perdita dei rispettivi sommergibili trasportatori *Iride* e *Gondar*. Nello stesso settembre fu altresì annullata la prima incursione dei “maiali” contro la rada di Gibilterra, risultata deserta, mentre nella notte tra il 29 e il 30 ottobre andò a vuoto anche un secondo attacco alla stessa località, a causa di inconvenienti ai “maiali” impiegati, con conseguente cattura di due nostri operatori: il ten. vasc. Birindelli e il capo palombaro Paccagnini. In questa occasione gli inglesi ricavarono le prime pratiche notizie sui nostri mezzi d’assalto, recuperando in fondo alla rada i pezzi di un S.L.C. che era andato in avaria ed era stato fatto esplodere dal ten. vasc. Birindelli, ma che venne ricomposto ed accuratamente esaminato dal nemico.<sup>83</sup>

Dopo una ristrutturazione del Comando dei mezzi d’assalto – denominato dal 15 marzo 1941 “X flottiglia MAS” e posto alle dipendenze del cap. freg. Moccagatta – il primo successo avvenne nella notte tra il 25 e il 26 dello stesso mese, in concomitanza con l’operazione della nostra flotta conclusasi tragicamente a Capo Matapan. In quell’occasione sei barchini esplosivi M.T.M. danneggiarono gravemente nella baia di Suda a Creta l’incrociatore pesante inglese *York* e la petroliera *Pericles*. Fallì invece, per inconvenienti al materiale e agli operatori, il terzo tentativo contro Gibilterra, condotto nel maggio successivo.

Molto amara fu la pur arditissima impresa compiuta contro il porto di La Valletta a Malta nella notte tra il 25 e il 26 luglio 1941 da un gruppo combinato di otto M.T.M. e di due “maiali”. Infatti nessun bersaglio navale britannico venne centrato, mentre la reazione della difesa portò al-

---

82. Vds., tra l’altro, Ufficio Storico della Marina Militare: *I mezzi d’assalto*, 3ª edizione, Roma 1991; De La Sierra L.: *Gli assaltatori del mare*, Milano, Mursia, 1971; Borghese J. V.: *Decima flottiglia Mas*, Milano, Garzanti, 1954 e Spigai V.: *Cento uomini contro due flotte*, Livorno, Editrice Tirrenia, 1951.

83. P.R.O., fondo ADM 199, cartella 678: *Italian midget submarine (two men torpedo). Attack on Gibraltar, 30 October 1940*, rapporto del Comando del Nord Atlantico n. X.258/40/04519/2963 del 5 novembre 1940, con allegati.

la distruzione di nove mezzi d'assalto e di un MAS di scorta, alla morte di 15 operatori, tra cui i comandanti Moccagatta e Tesei, e alla cattura di 18 altri nostri marinai, di un S.L.C. e del *MAS 452*, su cui gli inglesi reperirono importanti documenti operativi<sup>84</sup>.

Alle prime ore del 20 settembre 1941 i “siluri a lenta corsa” colsero finalmente il loro primo successo nel porto di Gibilterra, dove tre di essi, trasportati nei pressi dal sommergibile *Sciré* del comandante Borghese, colarono a picco due petroliere e danneggiarono un altro mercantile.

Tuttavia l'impresa più prestigiosa degli S.L.C. italiani fu senza dubbio quella eseguita nella notte tra il 18 e il 19 dicembre 1941 contro la base della “Mediterranean Fleet” di Alessandria d'Egitto, dove penetrarono tre “maiali” trasportati nelle vicinanze del porto dal solito sommergibile *Sciré*. In particolare l'S.L.C. del ten. vasc. Luigi Durand de la Penne e del capo palombaro Emilio Bianchi danneggiò seriamente la corazzata *Valiant*, che rientrò in servizio solo nel luglio 1942, mentre il “maiale” del cap. G.N. Antonio Marcegaglia e del sottocapo palombaro Spartaco Schergat inflisse avarie ancora maggiori alla corazzata *Queen Elizabeth* che, dopo sommarie riparazioni sul posto, dovette essere trasferita in un cantiere degli Stati Uniti e rimase fuori squadra addirittura fino al 1° luglio 1943. Infine l'S.L.C. del Cap. G.N. Vincenzo Martellotta e del capo palombaro Mario Marino danneggiò la petroliera *Sagona* e l'affiancato cacciatorpediniere *Jervis*. I sei operatori italiani furono catturati a missione compiuta e sottoposti nei giorni seguenti a ripetuti interrogatori<sup>85</sup>.

Il porto di Alessandria d'Egitto, potenziato nelle sue difese sebbene privo ormai di gran parte delle sue risorse navali, non venne più preso di mira dai nostri mezzi d'assalto dopo una fallita missione di tre S.L.C. trasportati dal sommergibile *Ambra* nella notte del 14 maggio 1942. Infatti la “X flottiglia MAS” orientò da allora i propri sforzi soprattutto contro

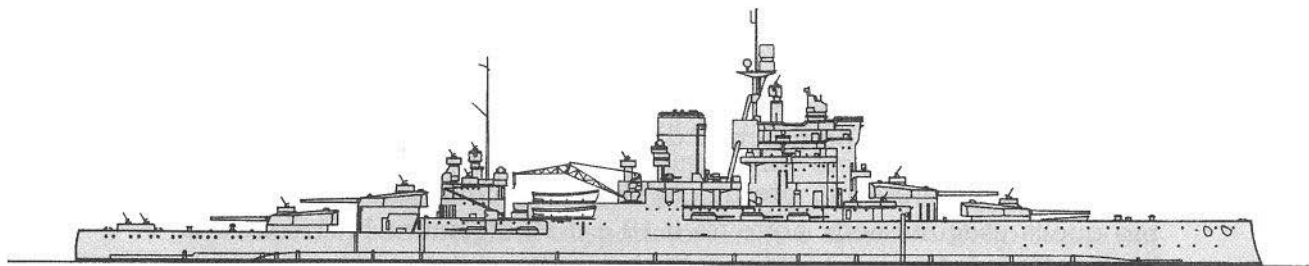
---

84. Ufficio Storico della Marina Militare: *I mezzi d'assalto*, p. 91-100; P.R.O., fondo ADM 1, cartelle 11812 e 11813: *Capture of Italian E-boat “MAS 452” after the attack on Malta harbour, report* e fondo ADM 223, cartella 460: *Malta, attack by Italian motor boats and submersibles on 25 July 1941*.

85. P.R.O., fondo ADM 116, cartella 4555: *Defence of Mediterranean harbours against special crafts: reports of attacks and defensive measures, 1941-1942* e Santoni A.: *I mezzi d'assalto nella seconda guerra mondiale*, relazione presentata al Convegno per il cinquantenario dell'impresa di Alessandria, tenutosi a La Spezia a cura della Marina Militare l'8 e il 9 giugno 1991. Atti pubblicati a cura della Marina Militare e dell'Unione Nazionale giornalisti e scrittori del mare, Milano 1991, cit., p. 39-49.

## VALIANT

*Nave da battaglia della Marina britannica*



Scala 1:1250

### CARATTERISTICHE

*Dislocamento standard:* 32.468 tonnellate

#### *Dimensioni:*

lunghezza f.t. 195 m.  
lunghezza fra p.p. 183,2 m.  
larghezza 27,6  
immersione 9,7

#### *Apparato motore:*

4 gruppi turboriduttori Parsons;  
8 caldaie Ammiragliato;  
4 assi  
potenza 82.000 HP

*Velocità:* 25 nodi

#### *Armamento:*

VIII-381/42, XX-114/45,  
XXXII-40 mm., LII-20 mm.,  
1 catapulta e 4 aerei

#### *Protezione:*

verticale max. 330 mm.  
orizzontale max. 127 mm.  
armamento max. 330 mm.  
torrione max. 279 mm.  
controcarene esterne

*Varo:* 4 novembre 1914

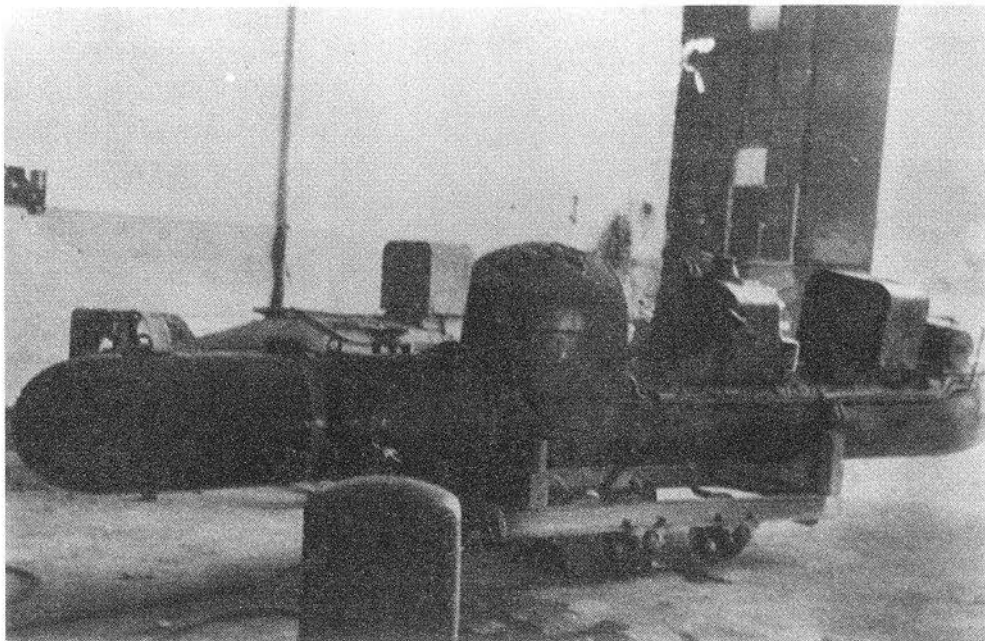
*Servizio:* 19 febbraio 1916

*Rimodernamento:* 1937-1940

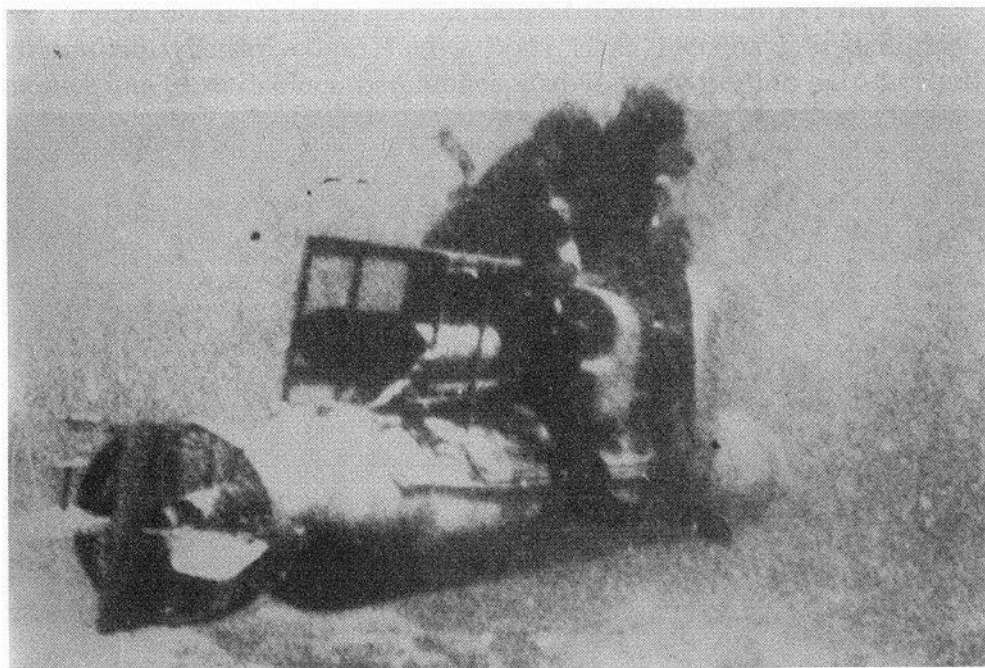
*Radiazione:* agosto 1948

### DATI STORICI

Negli anni tra le due guerre, in tutte le principali Marine, le navi da battaglia più moderne tra quelle entrate in servizio durante il primo conflitto mondiale furono rimodernate, allo scopo di prolungarne la vita operativa; in Gran Bretagna, questo venne ritenuto anche un sistema economico per mantenere in linea un numero di corazzate in grado di sostenere qualsiasi minaccia, sebbene l'importanza di queste navi nei futuri conflitti navali fosse messa già in dubbio in molti ambienti della Royal Navy. La classe "Queen Elizabeth", di cui facevano parte cinque unità, tra cui la **Valiant**, fu rimodernata due volte. Tra il 1924 e il 1930 fu potenziato l'armamento antiaereo, furono applicate controcarene esterne per aumentare la protezione subacquea, i due fumaioli vennero riuniti in uno più grande e le sovrastrutture furono ampiamente modificate. Tutte le unità, eccetto la **Barham** che non ne ebbe la possibilità per lo scoppio della guerra, furono nuovamente ai lavori tra il 1934 e il 1940; questa seconda serie di modifiche furono diverse tra nave e nave, sia all'esterno che negli interventi più profondi, e furono estesi ad ogni parte: armamento, protezione, apparato motore e sovrastrutture. La **Valiant**, rappresentata nel profilo con l'aspetto con cui partecipò alla seconda guerra mondiale, fu minata il 19 dicembre 1941 dai nostri mezzi d'assalto penetrati nel porto di Alessandria, nella stessa azione in cui la **Queen Elizabeth**, unità della stessa classe, fu danneggiata così gravemente da rientrare in Squadra solo dopo un anno e mezzo. La **Valiant**, riparata in quattro mesi, prese parte successivamente alle operazioni nel Pacifico, e all'ultima fase della guerra navale in Mediterraneo.



*SLC "Maiale" nell'officina siluri di S. Bartolomeo (La Spezia)*

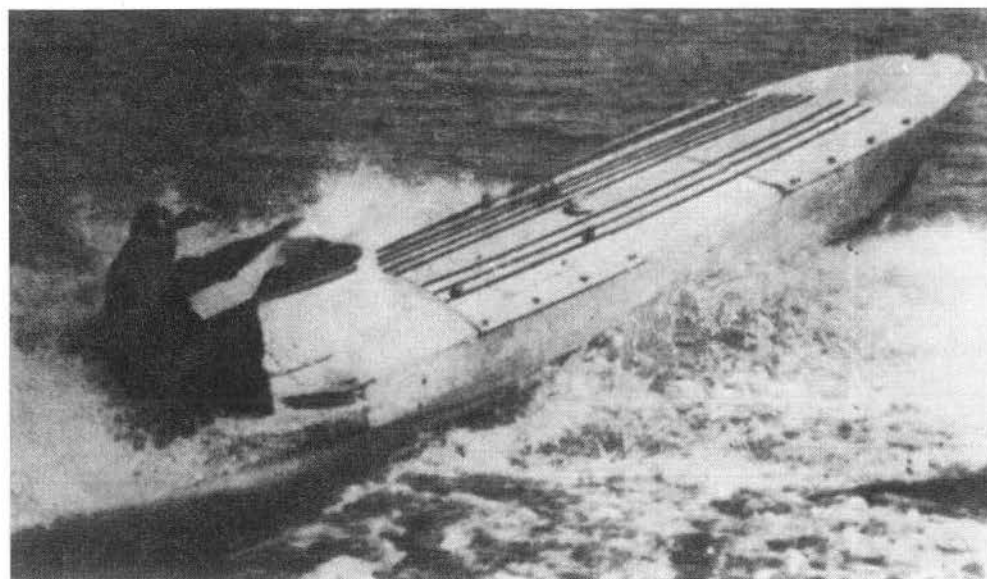


*SLC "Maiale" in navigazione subacquea*





*Barchini esplosivi MTM*



*Barchino MTM in velocità*



Gibilterra, nei cui pressi, e precisamente nel neutrale territorio spagnolo di Algesiras, furono create le basi segrete di Villa Carmela (a vantaggio dei "nuotatori gamma", armati con cariche esplosive portatili) e dell'*Olterra*, mercantile italiano internato e ai lavori, che fu trasformato in un ravvicinato trampolino di lancio dei "siluri a lenta corsa".

Pertanto il 14 luglio e il 15 settembre 1942 e l'8 maggio e il 4 agosto 1943 avvennero nella rada di Gibilterra altrettanti successi italiani, con l'affondamento complessivo di 6 mercantili nemici e il danneggiamento di altri 5. Purtroppo fallì invece sanguinosamente nelle stesse acque, nella notte del 7 dicembre 1942, un'altra audace missione di tre S.L.C. dell'*Olterra*.



*T.V. Luigi Durand de La Penne  
in tenuta da sub*

I mezzi d'assalto della Marina italiana non trascurarono altri bersagli portuali avversari, come Huelva, Bona, Haifa, Mersina e Alessandretta, mentre una forza di dieci "barchini esplosivi" operò perfino nel Mar Nero contro i sovietici dal giugno 1942 al marzo 1943.

In sintesi gli assaltatori di mare italiani eseguirono 22 attacchi a basi britanniche nel Mediterraneo, 12 dei quali coronati da successo, mettendo fuori uso per un periodo più o meno lungo 72.190 tonnellate di naviglio militare ed affondando o danneggiando 23 mercantili per 130.572 t.s.l.<sup>86</sup>

\* \* \* \* \*

Fin dall'inizio della guerra nel Mediterraneo fu evidente che il maggior impegno della Marina italiana avrebbe avuto per oggetto la protezione delle linee di comunicazione con l'Africa settentrionale, al fine di garantire un regolare afflusso di rifornimenti in Libia dove operavano le Armate del Regio Esercito, che dal febbraio 1941 vennero affiancate dall'"Afrika Korps" tedesco del generale Rommel.

86. Ufficio Storico della Marina Militare: *I mezzi d'assalto*, cit., p. 253-254.

Di contro, gli inglesi, dopo aver stimato addirittura indifendibile la loro isola di Malta, constatarono la sua capacità di resistenza sotto i non eccezionali bombardamenti della Regia Aeronautica e ritennero che fosse conveniente potenziarne la difesa, notoriamente affidata in origine ai tre soli caccia biplani "Gloster Gladiator", soprannominati "Fede", "Speranza" e "Carità".<sup>87</sup>

Dal sostentamento di Malta a puri scopi difensivi, realizzato nei primi mesi di guerra con l'invio di più convogli da Gibilterra e da Alessandria, gli inglesi passarono ben presto al mantenimento dell'isola a fini offensivi, quando essi ne rilevarono l'altissimo valore strategico come base per l'attacco al suddetto traffico italiano diretto in Nord Africa.

In effetti i nostri convogli per Tripoli – unico porto libico degno di questo nome, avendo Bengasi e Tobruk capacità logistiche molto inferiori – potevano scegliere tra due sole rotte: quella ad occidente e quella ad oriente di Malta. Tuttavia, pur girando molto al largo dell'isola britannica, questi convogli dovevano poi convergere a sud di essa per dirigere verso Tripoli, entrando quindi fatalmente entro il crescente raggio d'azione degli aerosiluranti britannici, cioè dei mezzi offensivi più idonei a sfruttare tempestivamente le informazioni ULTRA.

Da tutto ciò scaturì una lotta incrociata al centro del Mediterraneo, avente come reciproco obiettivo l'attacco ai traffici avversari e la difesa delle rispettive rotte marittime, che per gli inglesi avevano un andamento per parallelo e per gli italo-tedeschi una direzione per meridiano. Questa forma di contrasto fu così intensa e determinante da giungere a caratterizzare l'intera guerra nel Mediterraneo, che in effetti risultò più che mai un conflitto per il controllo delle vie di comunicazione.

In tal senso Malta divenne il punto cardine delle contrapposte strategie navali, riconosciuto in Italia come tale fin dal 1936, cioè all'epilogo della guerra in Etiopia, quando il "Documento di Guerra" D.G.10/A1 della Regia Marina ritenne necessaria una repentina invasione dell'isola britannica in caso di scontro bellico con il Regno Unito. Tale convincimento fu poi ribadito nel 1938 sia dal D.G.10/A2, sia dalla "Direttiva Navale Zero" (Di.Na.Zero).<sup>88</sup>

87. Barjot P.: *Histoire de la guerre aéronavale*, Parigi, Flammarion, 1961, p. 151-152 e Shankland P. - Hunter A.: *Malta convoy*, Londra, Collins, 1961, p. 38.

88. Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare (A.U.S.M.M.), fondo "Documenti di Guerra", cartelle 28 e 29: "D.G. 10/A1" e "D.G. 10/A2": *Direttive per le operazioni in Mediterraneo centrale e occidentale. Canale di Sicilia e alimentazione delle forze in Libia* e "fondo Di.Na.", cartella 1: Di.Na. Zero: *concetti generali di azione in Mediterraneo nella ipotesi di conflitto Alfa Uno*.



*Il C.V. Mimbelli decorato di M.O.V.M. per la sua azione nelle acque di Creta al comando della torpediniera "Lupo"*

Quando però l'Italia intervenne in guerra nel giugno 1940 ogni intendimento al riguardo venne accantonato, prevalendo a Roma la convinzione di dover combattere una guerra breve, durante la quale era ritenuta sufficiente una pressione aerea su Malta, che poi sarebbe caduta nelle nostre mani come conseguenza della vittoria finale.

Con l'inizio del 1941, fallita la "sterilizzazione aerea" di Malta affidata alla Regia Aeronautica e rinnegata forzatamente da Mussolini la teoria della "guerra parallela", prese nuovamente corpo, soprattutto tra i sopraggiunti militari tedeschi, l'idea di invadere l'isola britannica con un'azione di paracadutisti, preceduta da intensi bombardamenti aerei. Tuttavia nemmeno l'agguerrito "X Fliegerkorps" germanico, stanziato in Sicilia, riuscì a

neutrazzare le crescenti risorse difensive ed offensive di Malta, mentre l'unica divisione paracadutisti tedesca venne impiegata e pesantemente decimata nella pur vittoriosa campagna di Creta del maggio 1941, determinando la sua indisponibilità per altre immediate operazioni.<sup>89</sup>

Nel giugno 1941 poi le forze aeree tedesche stanziato nel Mediterraneo (VIII e X Fliegerkorps) vennero grandemente ridotte a beneficio della contemporanea invasione hitleriana dell'Unione Sovietica, cosicché Malta poté godere di un periodo di relativa impunità e mettere pienamente a frutto la sua invidiabile posizione strategica, così prossima alle obbligate rotte marittime tra l'Italia e la Libia. La cresciuta potenzialità offensiva dell'isola si manifestò allora con una serie di distruttivi attacchi contro i convogli italiani, ad opera di aerei, di sommergibili e della cosiddetta "Forza K", composta dai due incrociatori leggeri *Aurora* e *Penelope* e dai due cacciatorpediniere *Lance* e *Lively* e giunta a Malta a partire dall'ottobre di quell'anno.

89. "Fuehrer Conferences on Naval Affairs, 1939-1945", Londra, Greenhill Books, 1990, p. 194.

Oltre a ciò, sempre a partire dal giugno 1941, l'ULTRA Intelligence britannico, avendo potenziato a Bletchley Park il suo personale qualificato e moltiplicato le macchine decrittanti "bombes", iniziò a prendere costantemente e non saltuariamente di mira le radiocomunicazioni in cifra della Marina italiana riguardanti i nostri traffici per la Libia. I crittografi inglesi riuscirono così ad interpretare fino al maggio 1943, data della resa dell'Asse in terra africana, ben 37.800 radiocifrati della Regia Marina riguardanti unicamente i nostri convogli (oltre ad alcuni messaggi d'origine tedesca), venendo a sapere, quasi sempre con sufficiente anticipo, i rispettivi orari di partenza e di arrivo, le rotte e le velocità prescelte, l'ammontare della scorta, le eventuali soste intermedie e perfino la natura del carico.

Tutte queste preziosissime informazioni venivano estratte dai messaggi cifrati prevalentemente sulle macchine HAGELIN C38, che gli organi di comando italiani trasmettevano ai porti di destinazione dei convogli nel Nord Africa, per permettere ad essi di dragare le rotte di sicurezza e di approntare in tempo le forze di sostegno e le attrezzature di scarico, di smistamento e di immagazzinamento.<sup>90</sup>

La somma tra il provvisorio indebolimento aereo germanico nel Mediterraneo, il conseguente potenziamento offensivo di Malta e il suddetto inizio delle decrittazioni britanniche concernenti i movimenti dei nostri convogli dette come risultato nel secondo semestre del 1941 la più grave crisi dei traffici marittimi italiani per la Libia. Essa ebbe il suo culmine nel novembre di quell'anno, quando il 70% del materiale partito dall'Italia non giunse a destinazione nel Nord Africa.

In quei frangenti fu particolarmente sentita la perdita dell'intero convoglio "Duisburg" di sette mercantili, avvenuta nella notte sul 9 novembre ad opera della "Forza K", nonché quella dei piroscafi *Maritza* e *Procida* il 24 del mese, della motonave *Adriatico* e della grande petroliera *Iridio Mantovani* il 1° dicembre. Un vero e proprio dramma fu poi rappresentato dalla scomparsa dei due incrociatori leggeri *Da Barbiano* e *Di Giussano* che, incaricati di trasportare urgentissimi combustibili a Tripoli al comando dell'ammiraglio Toscano, vennero accura-

---

90. Santoni A.: *L'apporto dell'ULTRA Intelligence britannico al ruolo offensivo di Malta*, relazione presentata al "Colloquium on Anglo-Italian relations during the second world war", tenutosi a Londra tra il 25 e il 27 settembre 1990 presso l'"Imperial War Museum".

tamente pedinati dall'ULTRA Intelligence e affondati presso Capo Bon da quattro cacciatorpediniere alle prime ore del 13 dicembre 1941.<sup>91</sup>

Di fronte ai primi sintomi dell'aggravarsi della situazione, il generale Cavallero, Capo di Stato Maggiore Generale, dette finalmente il via il 14 ottobre 1941 alla cosiddetta "Operazione C3" per l'invasione di Malta dal mare e dal cielo, da attuare appena possibile in collaborazione con i tedeschi<sup>92</sup>.

Alla fine del 1941 comunque la situazione mediterranea migliorò improvvisamente a favore dell'Asse, per una serie di motivi che qui elenchiamo. Innanzi tutto il 14 e il 25 novembre i due sommergibili tedeschi *U-81* e *U-331* colarono rispettivamente a picco la portaerei *Ark Royal* di Gibilterra e la nave da battaglia *Barham* di Alessandria. Quindi il 7 dicembre si verificò l'intervento in guerra del Giappone, che tre giorni dopo Pearl Harbor portò anche all'eliminazione della corazzata inglese *Prince of Wales* e dell'incrociatore da battaglia *Repulse* presso le coste malesi e che costrinse la Gran Bretagna a disperdere ulteriormente le sue non infinite forze aeronavali. Il 19 dicembre avvenne poi la già ricordata impresa dei nostri mezzi d'assalto ad Alessandria, che condusse all'inutilizzazione per alcuni mesi delle due residue corazzate britanniche *Valiant* e *Queen Elizabeth*. Infine nello stesso mese arrivò in Sicilia l'agguerrito "II Fliegerkorps" tedesco, che sottopose Malta ai più pesanti bombardamenti della sua storia.<sup>93</sup>

I riflessi di tale miglioramento non si fecero attendere e, con la flotta di Alessandria priva fin dal maggio di portaerei ed ora anche di corazzate e con Malta senza quasi più velivoli e abbandonata dalle navi di superficie e dai sommergibili, i convogli italiani ripresero a transitare piuttosto liberamente sulle rotte per il Nord Africa. Si può dire pertanto che il pressoché incontrastato traffico marittimo dell'Asse nei primi mesi del nuovo anno, riversando in Libia i richiesti materiali e i desiderati rimpiazzi, pose le basi per la grande offensiva di Rommel verso il Cairo tra il giugno e il settembre 1942.

---

91. P.R.O., fondo ADM 223, cartella 31: *Italian convoy reports, 5 October 1941-30 May 1943*, decrittazioni dal 26 ottobre al 12 dicembre 1941 e fondo DEFE 3, cartella 835: *Teleprinted translations of decrypted Italian naval traffic ZTPI series, 8 - 28 December 1941*.

92. Gabriele M.: *Operazione C3: Malta*, Ufficio Storico della Marina militare, 2ª edizione, cit., p. 87.

93. Santoni A. - Mattesini F.: *La partecipazione tedesca alla guerra aeronavale nel Mediterraneo (1940-1945)*, cit., p. 139-181.



Per ironia della sorte, furono però proprio le vittorie di Rommel nel deserto libico-egiziano, e prima di tutto la riconquista di Tobruk del 21 giugno, a far rallentare e poi annullare i preparativi per l'accennata "Operazione C3" concernente l'invasione di Malta. Prevalse infatti nella Cancelleria di Berlino e a Palazzo Venezia il convincimento che la conquista del canale di Suez, ritenuta ormai prossima, togliesse all'operazione contro Malta ogni giustificazione, dal momento che il problema dei traffici marittimi per l'Africa settentrionale sarebbe stato risolto alla radice. Invece l'imprevisto arresto di Rommel di fronte ad El Alamein e poi la locale e famosa controffensiva dell'VIII Armata britannica nell'ottobre 1942 tolsero irrimediabilmente, quanto tardivamente, ogni illusione al riguardo e fecero passare l'Asse sulla difensiva.<sup>94</sup>

Frattanto Malta, avendo goduto di una notevole attenuazione dei bombardamenti nemici, si era rinforzata ed aveva riacquisito le sue capacità aggressive. Di conseguenza nella seconda metà del 1942 gli aerei e i redivivi sommergibili dell'isola britannica, sempre sostenuti dalle preziose informazioni ULTRA, rinnovarono con moltiplicata energia i loro attacchi contro i convogli dell'Asse, determinando una seconda crisi nel traffico italiano per la Libia.

Come vedremo meglio nel secondo paragrafo del quarto capitolo, oltre alle tre principali azioni navali di superficie del 1942, nel novembre di quell'anno avvennero anche gli sbarchi anglo-americani nel Marocco e nell'Algeria francese, aventi lo scopo di accerchiare le forze terrestri italo-tedesche, già premute a levante dall'VIII Armata britannica. Le Potenze dell'Asse però reagirono prontamente, occupando per rappresaglia nello stesso mese la Tunisia francese ed allargando così ad occidente il loro spazio di manovra.

Nell'impossibilità di analizzare dettagliatamente tutte le vicende relative alla cosiddetta battaglia dei convogli mediterranei, che si protrasse fino al maggio 1943, quando anche la Tunisia cadde nelle mani degli anglo-americani, possiamo ricordarne conclusivamente le caratteristiche essenziali e alcuni dati statistici.

Innanzitutto essa fu combattuta in una zona geografica abbastanza ristretta, rappresentata – grosso modo – da un quadrilatero che aveva i propri vertici a Valona, Bengasi, Tripoli e Capo Bon e fu condizionata, oltre che dai già ricordati fattori esterni, anche dall'insufficiente ricettività

---

94. Liddell Hart B. H.: *Storia militare della seconda guerra mondiale*, Milano, Mondadori, 1970, p. 391-433.

dei porti libici (esclusa Tripoli) e dal logorio dell'apparato produttivo italiano, motivi per i quali i nostri piroscafi furono spesso costretti ad affrontare i rischi della navigazione, sfruttando solo in parte le proprie capacità di carico.

Questa lunga battaglia per il controllo delle vie di comunicazione meditteranee può essere inoltre suddivisa in diverse fasi, ciascuna caratterizzata dalla prevalenza di uno o dell'altro contendente. Così è possibile identificare una certa libertà d'azione italo-tedesca nell'anno iniziale, cioè fino al giugno 1941, mese in cui, soprattutto grazie alle informazioni ULTRA e all'allontanamento dal Mediterraneo di molte squadriglie aeree germaniche, cominciò un semestre di netto dominio britannico. I già elencati avvenimenti di fine anno però schiusero le porte ad un nuovo periodo di supremazia dell'Asse, che a sua volta si interruppe nell'agosto del 1942, quando Malta ricevette determinanti rinforzi.<sup>95</sup>

Da allora ebbe inizio nel Mediterraneo un'ininterrotta e conclusiva fase favorevole agli inglesi e ai sopraggiunti americani, che impedirono agli avversari una sufficiente alimentazione delle proprie Armate in terra africana, nonostante l'incrementato impiego di cacciatorpediniere italiani nell'innaturale e costoso compito di trasporto truppe e materiali. Si assistette così alla caduta di Tripoli nel gennaio 1943 e a quella di Tunisi nel maggio successivo.<sup>96</sup>

Malgrado le difficoltà enunciate, la battaglia dei convogli è stata comunque identificata spesso come una vittoria dell'Asse. Infatti si ricorda che sulle rotte per la Libia vennero impiegati 896 convogli coinvolgenti 1.789 piroscafi-viaggio, con l'arrivo a destinazione di 189.162 uomini su 206.402 imbarcati (pari al 91,6%) e di 1.929.955 tonnellate di materiale su 2.245.381 trasportate (pari all'85,9%), mentre le unità mercantili italo-tedesche perdute in mare furono 151, cioè l'8,4% del complessivo volume di traffico.<sup>97</sup>

Invece durante il traffico per la Tunisia, che ebbe luogo dal novembre 1942 al maggio 1943, vennero impiegati 242 convogli coinvolgenti 429

---

95. Vds. Mattesini F.: *La battaglia aeronavale di Mezzo Agosto*, Roma, Dell'Ateneo, 1986.

96. Gabrile M.: *La guerre des convois entre l'Italie et l'Afrique du Nord*, Atti del Convegno a cura del "Comité d'Histoire de la 2e guerre mondiale", Parigi 1971, p. 281-301.

97. Ufficio Storico della Marina Militare: *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, vol. I: *Dati statistici*, Roma 1972, p. 125 e 129 e vol. VI: *La difesa del traffico coll'Africa settentrionale*, tomo I, Roma 1958, p. 20.



piroscafi-viaggio, nonché numerose unità militari adibite a trasporti urgenti, che globalmente garantirono l'arrivo a destinazione di 72.246 uomini su 77.741 imbarcati (pari al 93%) e di 306.532 tonnellate di materiali su 433.169 trasportate (pari al 70,8%), mentre le unità mercantili perdute in mare furono 100, cioè il 23,3%.

Nelle suddette statistiche non sono invece considerati i piroscafi affondati in porto, poiché è difficile attribuire tali perdite – che comunque furono piuttosto rilevanti – a questa o a quella corrente di traffico.<sup>98</sup>

Al cospetto di queste cifre, che ci indicano indubbiamente un certo successo italiano nella battaglia dei convogli mediterranei, occorre comunque tenere presente che una valutazione definitiva non emerge tanto da un calcolo globale dei carichi partiti ed arrivati, quanto dal rapporto tra domanda e offerta di materiali e truppe per il fronte africano in ciascuna delle specifiche e determinanti fasi operative. È infatti innegabile, ad esempio, che le offensive britanniche nel deserto alla fine 1941 e nell'ottobre 1942 abbiano seguito di poco le due più grandi crisi dei trasporti marittimi dell'Asse per la Libia, mentre è altrettanto evidente che la più profonda avanzata italo-tedesca, cioè quella verso El Alamein dell'estate 1942, si sia giovata del momento più positivo dei nostri traffici. Tutto questo però richiederebbe una più dettagliata analisi, che dovrebbe considerare anche le contemporanee condizioni dell'industria nazionale e l'accennato problema della ricettività dei porti africani.

## **8 Pearl Harbor e l'ondata espansionistica giapponese**

Nel primo dopoguerra emersero in Giappone due movimenti ultra-nazionalisti ed imperialisti, il “Kodo-Ha” e il “Tosei-Ha”, alimentati dai disagi del sovrappopolamento e della recessione economica, nonché dalle manovre accaparratrici di potenti raggruppamenti industriali e finanziari. Ambedue i “partiti” miravano ad un espansionismo continentale, ma avevano diversi bersagli che erano rispettivamente la Manciuria, in funzione anti-sovietica, e la Cina. L'obiettivo finale comune era la costituzione di una “Sfera di cooprosperità della grande Asia orientale” sotto la guida del Sol Levante, considerata come una giusta contropartita alle immense aree d'influenza occidentali in Africa e nel Sud America.<sup>99</sup>

---

98. Ufficio Storico della Marina Militare: *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, vol. VIII: *La difesa del traffico con l'Africa settentrionale dal 1° ottobre 1942 alla caduta della Tunisia*, Roma 1964, p. 45-46 e 55.

99. Santoni A.: *Storia generale della guerra in Asia e nel Pacifico (1937-1945)*, vol. I: *Il Giappone all'attacco*, Modena, Stem Mucchi, 1977, p. 33-35.

Dopo una serie di lotte interne, che negli Anni Trenta assunsero l'aspetto di vere e proprie sommosse, con sanguinosi attentati a uomini politici nazionali e con violente repressioni poliziesche, le due suddette correnti nipponiche "continentaliste" si fusero e dovettero fronteggiare un nascente movimento "navalista". Quest'ultimo "partito" faceva naturalmente capo alla Marina imperiale e auspicava un allargamento della sfera di influenza verso meridione, cioè ai danni delle colonie di Francia, Olanda e Gran Bretagna nel Sud Est asiatico, ricche di petrolio e di caucciù. Ciò avrebbe comportato un diretto scontro con le suddette Potenze europee, anziché contro l'U.R.S.S. e la Cina, ed una guerra prevalentemente navale che avrebbe richiesto un nuovo indirizzo dei bilanci militari.

In una prima fase ebbe il sopravvento a Tokio la corrente "continentalista", che portò l'Esercito imperiale sia ad occupare nel 1931 la Manciuria, facendone uno Stato vassallo denominato Manciukuo, sia ad iniziare nel luglio 1937 un lungo conflitto con la Cina, che dopo l'attacco nipponico a Pearl Harbor del dicembre 1941 si saldò con la seconda guerra mondiale.<sup>100</sup>

La nuova e crudele guerra cino-giapponese del 1937-1945 portò ad una profonda penetrazione nipponica nel Paese avversario, che nell'occasione venne difeso sia dalle truppe governative di Chang Kai Schek, sia da quelle comuniste guidate da Mao Tze Tung, Ciu En Lai e Lin Piao, provvisoriamente unite da un'equivoca ed incerta alleanza.

Tuttavia a partire dal 1938 i seguenti quattro avvenimenti sconvolsero la scelta espansionista del Giappone e fecero ruotare a sud le mire primarie e gli interessi prevalenti nipponici entro il 1941:

- 1) la necessità di garantirsi sicure fonti petrolifere per continuare l'intrapresa guerra in Cina, dimostratasi più lunga del previsto;
- 2) i sanguinosi rovesci inflitti dalle Forze Armate sovietiche a quelle del Sol Levante in Manciuria, ed esattamente a Chang Kufeng e a Nomonhan nel 1938 e 1939, in altrettanti "incidenti" di frontiera, che furono in realtà vere e proprie battaglie campali;
- 3) la stipulazione del "Patto Tripartito" tra Tokio, Roma e Berlino nel settembre 1940, che raffreddò anche politicamente l'ostilità nipponica nei confronti dell'Unione Sovietica, allora "amica" di Hitler grazie al precedente accordo di non aggressione dell'agosto 1939;

---

100. A capo del nuovo Stato-fantoccio del Manciukuo fu posto dai giapponesi l'imperatore Pu-Yi, ultimo rampollo della dinastia manciù, già detronizzata in Cina dalla rivolta repubblicana del 1911.

- 4) il conseguente trattato di neutralità quinquennale tra Tokio e Mosca del 13 aprile 1941, auspicato proprio da Hitler che, nonostante si accingesse ad invadere la Russia, desiderava conservare il Giappone più come minaccia preventiva nei confronti degli Stati Uniti che come partner militare in quella che il Führer considerava una rapida passeggiata fino a Mosca.

Quando poi Hitler si accorse del suo errore di calcolo fu troppo tardi ed il Giappone non si prestò mai ad attaccare alle spalle l'Unione Sovietica, venendo anzi da essa aggredito negli ultimissimi giorni della guerra del Pacifico, ed esattamente l'8 agosto 1945.<sup>101</sup>

La nuova direttrice meridionale dell'imperialismo nipponico ebbe le sue prime espressioni negli accordi tra Tokio e il Governo armistiziale e filonazista francese del generale Petain, miranti alla cosiddetta "difesa comune" dell'Indocina settentrionale (settembre 1940) e di quella meridionale (luglio 1941). Queste intese permisero ai giapponesi di installare basi aeree presso Hanoi e Saigon, da cui essi potevano controllare il Mar Cinese meridionale e minacciare i nuovi bersagli anglo-olandesi nel Sud Est asiatico, ma anche le Filippine americane.

Non ebbero pertanto tutti i torti i Governi di Londra e di Washington quando, per reazione alla virtuale occupazione militare nipponica dell'Indocina, congelarono i fondi giapponesi nelle loro banche e imposero l'embargo sulle rispettive forniture di petrolio e di materie prime a Tokio.<sup>102</sup>

Fu certamente questo il fatale "punto del non ritorno" nel clima di tensione instauratosi nel Pacifico. A nulla infatti valsero le successive azioni diplomatiche, fatte di proposte e di controproposte, tra cui il "memorandum" del nuovo Governo Tojo del 20 novembre 1941, che prospettava un'evacuazione nipponica della sola Indocina meridionale, e i famosi "dieci punti" presentati sei giorni dopo dal Segretario di Stato Cordell Hull che, in accordo con Chang Kai Shek, richiedevano a Tokio il totale sgombero della Cina e dell'Indocina.<sup>103</sup>

Queste ultime controproposte di Washington furono considerate come un "ultimatum" dal Governo del generale Tojo, che quindi nella

---

101. Toland J.: *L'eclisse del Sol Levante*, Milano, Mondadori, 1971, p. 100-102 e 122-124.

102. U. S. Department of State: *Peace and war: U.S. foreign policy 1931-1941*, Washington 1943, p. 696-699.

103. U. S. Department of State: *Papers relating to the foreign relations of the United States: Japan 1931-1941*, Washington 1943, vol. II, p. 373-375.

Conferenza Imperiale del 1° dicembre decise di aprire le ostilità contro gli Stati Uniti, la Gran Bretagna e l'Olanda il giorno 8 successivo, corrispondente alla domenica 7 dicembre per i fusi orari occidentali.

Il Giappone prese questa gravissima decisione, che a molti potrebbe sembrare suicida, perché confidava nel vantaggio conferitogli dal gravoso impegno militare inglese contro gli italo-tedeschi e perché in quell'epoca la sua flotta era superiore a quelle riunite nel Pacifico dai prossimi tre avversari. Infatti la relatività navale in quell'Oceano era allora la seguente:

MARINE	PORTAEREI	CORAZZATE	INCR. PES.	INCR. LEGG.	CACCIATORP.	SMG.
Giappone	10	10	18	22	112	64
Stati Uniti	3	8	13	11	84	51
Commonwealth	—	2	3	7	9	—
Olanda	—	—	—	3	7	16

Il piano strategico nipponico per l'invasione del Sud Est asiatico era stato predisposto da tempo e prendeva addirittura le mosse da uno studio del 1938. Esso era basato sulla rapidità di conquista dei locali punti chiave, soprattutto di quelli ricchi di petrolio e caucciù, ma prevedeva anche che le corazzate e le portaerei americane del Pacifico, basate a Pearl Harbor nelle isole Hawaii, sarebbero intervenute nella zona entro una dozzina di giorni.

Per permettere quindi alla Marina imperiale di appoggiare con tranquillità le relative operazioni anfibiae, il 6 settembre 1941 venne inserito nel progetto offensivo generale un piano particolare, studiato fin dal 1940, che aveva per oggetto un preventivo attacco di sorpresa alla stessa flotta statunitense, quando essa si trovava ancora nelle Hawaii. Come si vede, quindi, l'incursione su Pearl Harbor non rappresentò il motore del piano aggressivo nipponico, ma solo un'azione collaterale di salvaguardia, seppure di fondamentale importanza, inclusa nel piano stesso all'ultimo momento.<sup>104</sup>

104. Millot B.: *La guerre du Pacifique*, vol. I: *Le déferlement japonais, décembre 1941 – septembre 1943*, Parigi, Laffont, 1968, p. 29-30.

Ispiratore dell'attacco a Pearl Harbor per mezzo di sei portaerei era stato il Comandante in capo della flotta giapponese ammiraglio Yamamoto, che aveva maturato l'idea dopo il simile attacco aerosilurante inglese su Taranto nella notte dell'11 novembre 1940. Egli quindi aveva riunito nel mese successivo un qualificato gruppo di pianificatori, consapevole che solo con una simile incursione poteva essere allontanata nel tempo l'incidenza che su una possibile guerra futura avrebbe avuto lo strapotere industriale americano. Quando poi il suo progetto venne accettato ed inserito nel piano strategico generale fu ritenuto conveniente iniziare le ostilità di domenica, poiché a Tokio si sapeva che in quel giorno festivo la vigilanza americana era piuttosto allentata e che quasi tutte le navi statunitensi della flotta del Pacifico erano solite rimanere a Pearl Harbor, per permettere agli equipaggi di trascorrere a terra la fine settimana.<sup>105</sup>

Per motivi di segretezza le 31 unità nipponiche, selezionate per l'operazione contro le Hawaii e poste agli ordini dell'ammiraglio Nagumo,



*Ammiraglio Isoroku Yamamoto  
Comandante in Capo della Marina  
Imperiale giapponese*

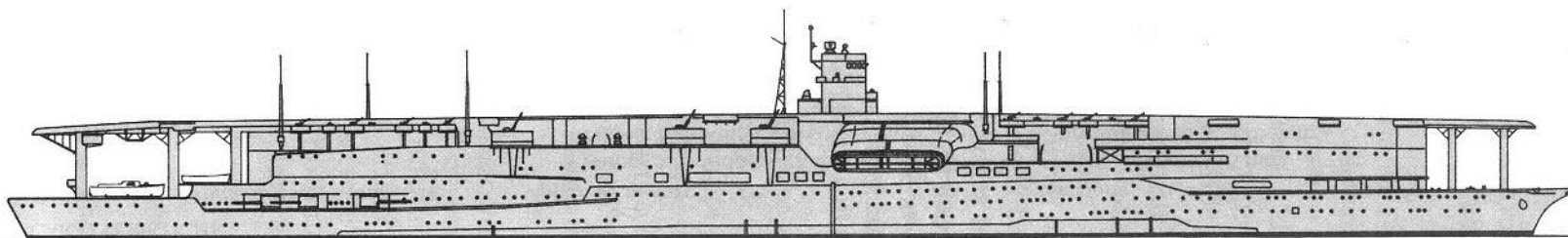
furono riunite nella remota e disabitata baia di Takan (o Hitokappu) nelle settentrionali isole Kurili. Si trattava delle 6 portaerei *Akagi* (nave ammiraglia), *Kaga*, *Soryu*, *Hiryu*, *Shokaku* e *Zuikaku*, con a bordo 389 velivoli, delle 2 corazzate *Kirishima* e *Hiei*, dei 2 incrociatori pesanti *Chikuma* e *Tone*, dell'incrociatore leggero *Abukuma*, di 9 cacciatorpediniere, 3 sommergibili e 8 navi appoggio.

Il 26 novembre 1941 questa flotta salpò dalle Kurili diretta ad attaccare Pearl Harbor, mentre altri 27 sommergibili giapponesi stavano già prendendo posizione al largo delle Hawaii, con funzioni esplorative ed eventualmente offensive. Cinque di questi battelli subacquei trasportavano altrettanti sottomarini

105. A nostro giudizio, questa accortezza giapponese non può essere considerata, come molti hanno fatto, un atto sleale, ma solo un intelligente sfruttamento di una debolezza nemica.

## AKAGI

*Portaerei della Marina Imperiale giapponese*



*Scala 1:1250*

### CARATTERISTICHE

*Dislocamento standard:* 36.500 tonnellate

#### *Dimensioni:*

lunghezza f.t. 260,7 m.  
larghezza 31,3 m.  
immersione 8,8 m.

#### *Apparato motore:*

4 gruppi turboriduttori Kanpon;  
19 caldaie Kanpon; 4 assi  
potenza 133.000 HP

*Velocità:* 31 nodi

#### *Armamento:*

VI-203/50, XII-120/45,  
XXVIII-25/60,91 aerei

#### *Protezione:*

verticale max. 254 mm.

*Varo:* 22 aprile 1925

*Servizio:* 25 marzo 1927

*Rimodernamento:* 1935-38

*Perdita:* 5 giugno 1942

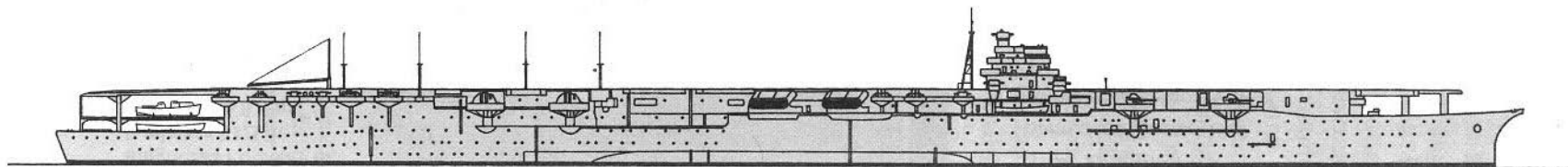
### DATI STORICI

L'**Akagi** fu realizzata sullo scafo di un incrociatore da battaglia rimasto incompiuto alla fine della Grande Guerra e trasformato in portaerei grazie alle concessioni fatte al Giappone dal Trattato di Washington. Inizialmente priva di isola e dotata di tre ponti di volo, con i lavori di rimodernamento durati dal 1935 al 1938, il ponte di volo venne unificato e fu costruita un'isola sul lato sinistro; la nave è raffigurata nel profilo con quest'aspetto. Le prime due portaerei giapponesi, progettate per operare in coppia, avevano l'una l'isola sul lato sinistro, l'altra sul destro, in modo che, navigando affiancate, formassero al centro un "rettangolo", una sorta di campo di aviazione con due piste e due torri di controllo; una soluzione che si rivelò comunque di poca utilità. L'**Akagi** avrebbe dovuto operare in coppia con la **Kaga**, ricavata dalla trasformazione di una corazzata, e dotata di isola sul lato destro.



## SHOKAKU

*Portaerei della Marina Imperiale giapponese*



*Scala 1:1250*

254

### CARATTERISTICHE

*Dislocamento standard:* 25.675 tonnellate

#### *Dimensioni:*

lunghezza f.t. 257,5 m.  
lunghezza fra p.p. 236 m.  
larghezza 26 m.  
immersione 8,9 m.

#### *Apparato motore:*

4 gruppi turboriduttori Kanpon;  
8 caldaie Kanpon; 4 assi  
potenza 160.000 HP

*Velocità:* 34 nodi

#### *Armamento:*

XVI-127/40, XXXVI-25 mm. (poi LXXII),  
72 aerei + 12 di riserva

#### *Protezione:*

verticale max. 215 mm.  
orizzontale max. 170 mm.

*Varo:* 1 giugno 1939

*Servizio:* 8 agosto 1941

*Perdita:* 19 giugno 1944

### DATI STORICI

*Le due unità di questa classe, la **Shokaku** e la **Zuikaku**, furono la prima classe di unità perfettamente identiche costruite in Giappone e fra le migliori portaerei della Marina Imperiale. Progettate inizialmente con le isole sui lati opposti per rispondere alla teoria delle portaerei "simmetriche" operanti in coppia a formare il "rettangolo centrale", furono invece poi completate con l'isola sullo stesso lato destro.*

tascabili biposto, che dovevano penetrare nella base americana e tentare di colpire con i loro due siluri le navi all'ancora, in concomitanza con l'incursione aerea.

Come si può notare, la flotta di Nagumo partì cinque giorni prima della decisione della Conferenza Imperiale di aprire le ostilità e soprattutto un giorno prima che fossero ricevute a Tokio le controproposte americane contenute nei famosi "dieci punti" di Cordell Hull. Era tuttavia inteso che se fosse stato raggiunto in tempo un accordo diplomatico tra i due Paesi, la flotta sarebbe stata richiamata indietro.<sup>106</sup>

Questa fortunata eventualità non si verificò, cosicché il 2 dicembre l'ammiraglio Yamamoto trasmise alla flotta d'attacco il messaggio convenzionale "Scalate il monte Niitaka", che approvava definitivamente l'operazione contro Pearl Harbor. Quindi nei giorni seguenti pervennero a Nagumo le informazioni raccolte nella base statunitense dallo spionaggio nipponico, che segnalò la presenza in porto di tutte le otto corazzate della flotta del Pacifico, ma la malaugurata assenza delle tre portaerei. Infatti l'*Enterprise* e la *Lexington* erano state recentemente incaricate di trasportare alcuni velivoli alle basi insulari di Wake e di Midway, mentre la *Saratoga* si trovava allora ai lavori sulla costa occidentale degli Stati Uniti.

Il piano tattico giapponese prevedeva di impiegare contro gli obiettivi della principale isola di Oahu, cioè sulla rada di Pearl Harbor e sui locali aeroporti, due gruppi d'attacco di 183 e di 167 aerei, distanziati di un'ora. La prima di queste ondate, agli ordini del cap. freg. Fuchida, venne lanciata a partire dalle 06.00 del 7 dicembre 1941, suddivisa in 51 bombardieri in picchiata "Val", 49 bombardieri in quota "Kate", 40 aerosiluranti dello stesso tipo e 43 caccia "Zero" e giunse sugli obiettivi alle 07.55.<sup>107</sup>

Questa ondata realizzò in pieno la desiderata sorpresa sul nemico, circostanza che venne entusiasticamente comunicata alla nave ammiraglia *Akagi* dal comandante Fuchida con il messaggio convenzionale "Tora, Tora, Tora". In effetti lunghi mesi di estenuanti allarmi, determinati dalle più minacciose vicende politiche del 1941, ma poi rivelatisi eccessivi, avevano finito per originare nelle Hawaii, così come in altri comandi oltremare americani, una generale sottovalutazione

---

106. P.R.O., fondo ADM 199, cartella 1363: *Japanese attack on Pearl Harbor, official reports*.

107. Potter J. D.: *Admiral of the Pacific: the life of Yamamoto*, Londra, Heinemann, 1965, p. 96-98.

dello stato di pericolo, che sfociò ben presto in un atteggiamento di ottimistica sicurezza e di pigra quotidianità.

Bisogna tenere presente questo stato d'animo americano per valutare al meglio alcune incredibili lacune organizzative e operative, che coinvolsero tutta la catena di comando nelle Hawaii e sconfinarono fino a Washington.

Iniziò a fare acqua la vigilanza navale dell'isola di Oahu, quando a partire dalle 03.42 di quel fatale 7 dicembre 1941 due navi di pattuglia statunitensi avvistarono in successione presso lo sbarramento retale d'entrata nella rada di Pearl Harbor, rimasto aperto più del dovuto, due dei cinque sommergibili tascabili nipponici. Uno di essi venne poi perfino attaccato e affondato alle 06.45 dal cacciatorpediniere *Ward*, il cui segnale di allarme fu però accolto dai responsabili del 14° Distretto navale con l'invito ad una sua verifica.<sup>108</sup>

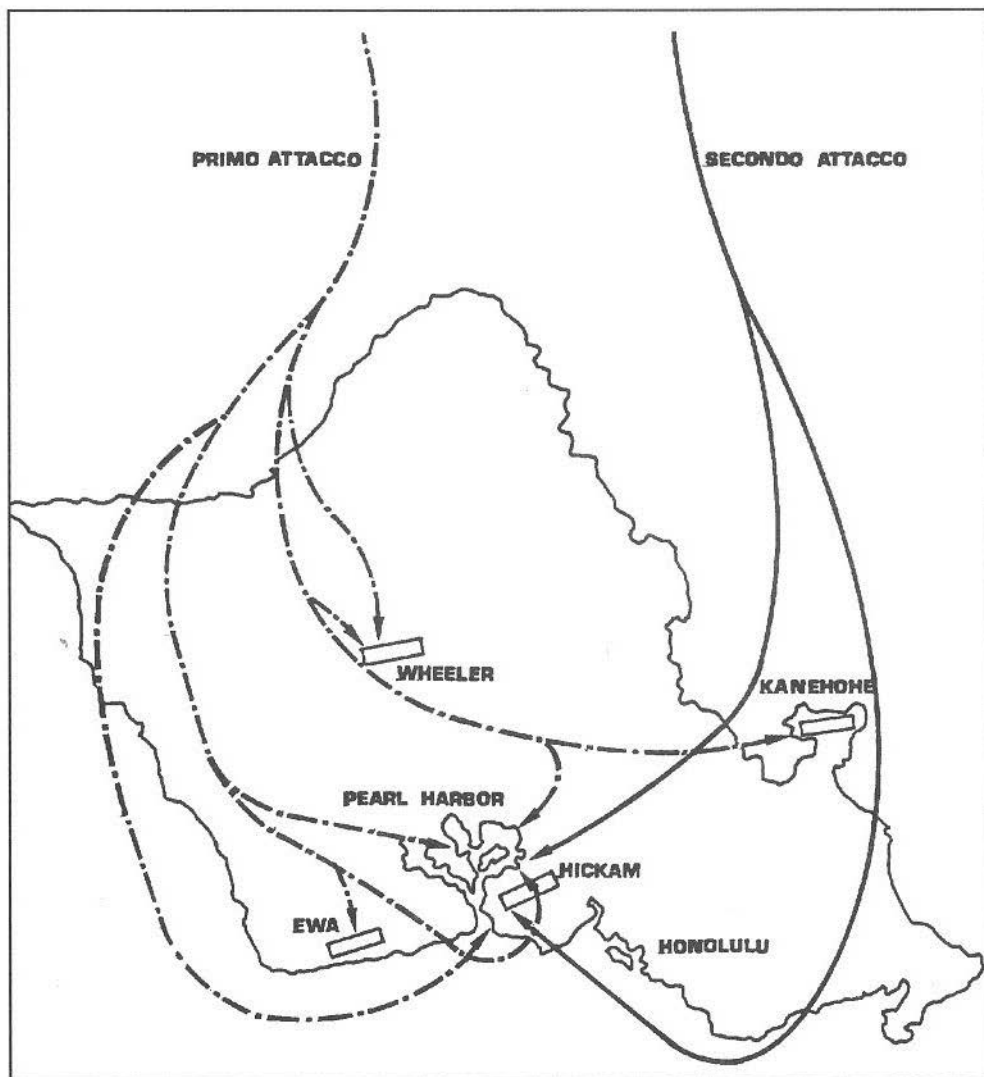
Una simile sindrome, fatta di incredulità e di scetticismo, colpì quasi contemporaneamente il tenente pilota Kermith Tyler, ufficiale di guardia al centro di difesa aerea di Fort Shafter, che non dette alcun peso ai segnali di avvistamento aereo provenienti dal radar sistemato sul monte Opana, credendo che essi indicassero soltanto 12 fortezze volanti americane attese dal continente. Eppure i due operatori addetti al radar in questione avevano realmente visto alle 06.45 sul loro schermo, a circa 200 chilometri di distanza, la prima ondata d'attacco giapponese in avvicinamento da nord e non da est, come sarebbe accaduto se si fosse trattato dei velivoli nazionali provenienti dagli Stati Uniti, per non parlare del numero dei bersagli avvistati.<sup>109</sup>

Nella rada di Pearl Harbor si trovavano allora ormeggiate 94 navi della flotta del Pacifico comandata dall'ammiraglio Kimmel e cioè 8 corazzate, 2 incrociatori pesanti, 6 incrociatori leggeri, 29 cacciatorpediniere, 5 sommergibili, 1 cannoniera, 9 posamine, 10 dragamine, 13 trasporti, 3 navi officina, 2 petroliere, 2 rimorchiatori oceanici, 1 nave ospedale, 1 nave idrografica, 1 nave deposito e 1 nave bersaglio, cioè la vecchia corazzata *Utah*, scambiata poi dai piloti giapponesi per un'insperata portaerei.

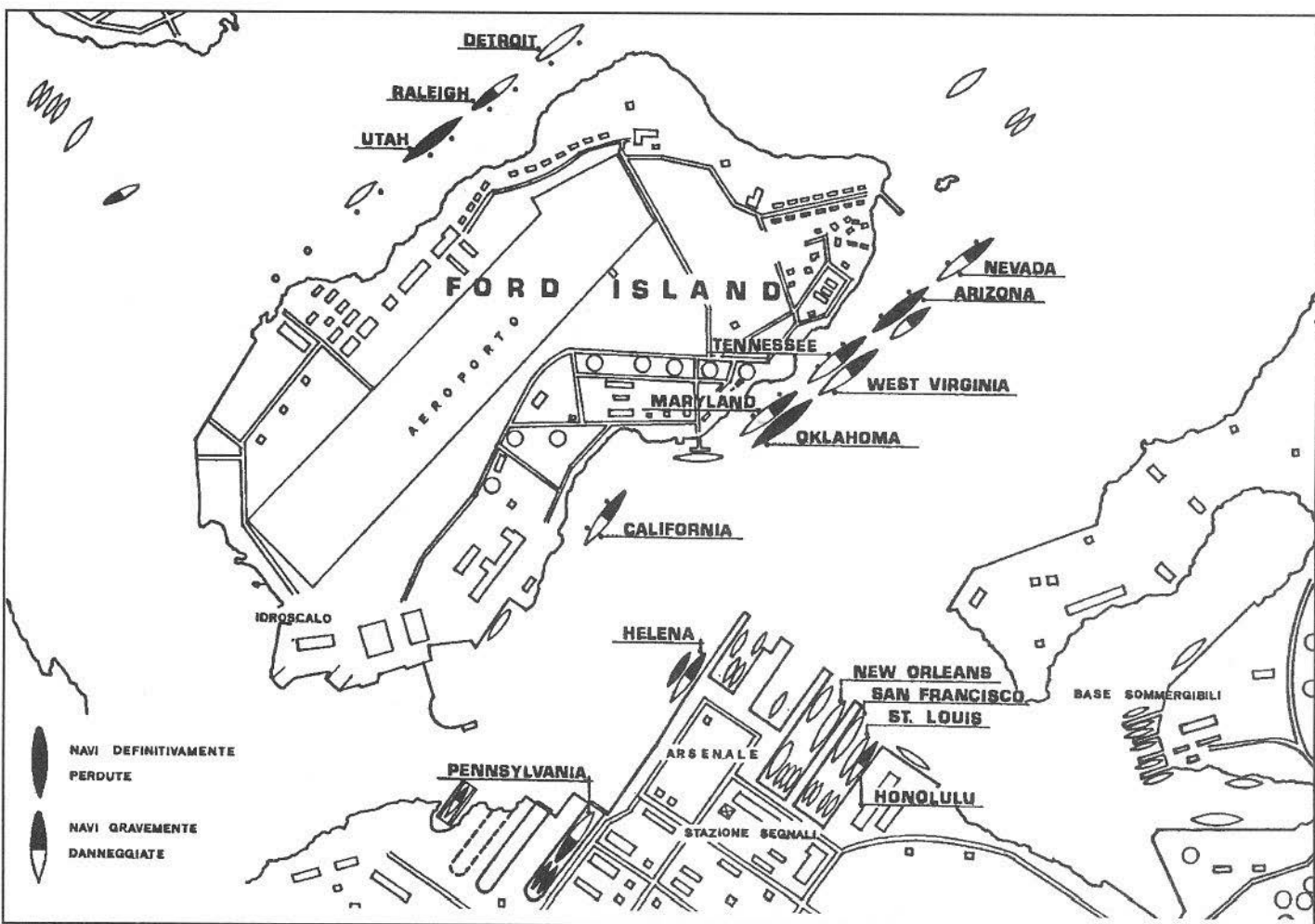
---

108. Lord W.: *Le due ore di Pearl Harbor*, Milano, Garzanti, 1958, p. 43-47, 54-60 e 83-88.

109. *Ibidem*, p. 61-67. Kermith Tyler, nonostante il suo disastroso errore, riuscì in guerra a raggiungere il grado di colonnello, venendo interrogato senza conseguenze nell'agosto 1944 di fronte ad una delle otto Commissioni d'Inchiesta riunitesi in seguito alla sorpresa di Pearl Harbor.



*Manovre d'attacco giapponesi a Pearl Harbor*



Piano degli ormeggi a Pearl Harbor - 7 dicembre 1941

Appena fuori delle ostruzioni del porto erano inoltre in navigazione un cacciatorpediniere, due dragamine e una nave ausiliaria.

Anche a bordo di queste unità lo stato di allerta era approssimativo, almeno quanto quello esistente a terra. In particolare sulle navi all'ancora era equipaggiato solo un quarto delle mitragliere contraeree, mentre l'artiglieria principale e quella secondaria era totalmente sguarnita, così come le relative stazioni per la direzione del tiro e i depositi munizioni. Del resto anche 27 delle 31 batterie contraeree dell'Esercito non erano in postazione, mentre le rimanenti quattro avevano il munizionamento sotto chiave.

Le forze aeree dell'Esercito e della Marina presenti a Oahu (non esisteva e non esistette per tutta la guerra negli Stati Uniti, così come in Giappone, un'Aeronautica autonoma) ammontavano a 349 velivoli, concentrati nei quattro principali aeroporti dell'isola e ivi parcheggiati ala contro ala, allo scopo di poterli meglio vigilare contro possibili atti di sabotaggio ad opera di attivisti appartenenti alla numerosissima colonia giapponese residente. Solo pochi aerei erano stati dispersi in piste secondarie dell'isola, per iniziativa di singoli Comandanti di squadriglia, che non dividevano il precauzionale ammassamento ordinato dal generale Short, Comandante superiore nelle Hawaii.<sup>110</sup>

Come abbiamo detto, la prima ondata d'attacco nipponica, guidata dal cap. freg. Fuchida, giunse sugli obiettivi alle 07.55, rimanendo su di essi per trentacinque minuti. Dalle 08.54 alle 09.55 imperversò invece il secondo gruppo d'attacco, comandato dal cap. corv. Shimazaki e composto da 167 velivoli e cioè da 78 bombardieri in picchiata "Val", da 54 bombardieri in quota "Kate" e da 35 caccia "Zero". Non erano invece presenti in questa seconda ondata gli aerosiluranti, poiché i giapponesi stimarono giustamente che essi sarebbero stati ostacolati nel loro attacco a pelo d'acqua dal fumo degli incendi accesi sui bersagli precedentemente colpiti.

Le perdite americane furono certamente pesanti, ma non quanto ci si poteva attendere dopo un pressoché incontrastato attacco di 350 aerei giapponesi contro 94 bersagli navali immobili e 349 velivoli parcheggiati e ammassati. A tale proposito bisogna ricordare infatti che soltanto sette caccia americani riuscirono a prendere il volo e a intercettare il nemico e che sei di essi decollarono dal piccolo, periferico e trascurato campo di Haleiwa.

---

110. Heifermann R.: *U.S. Navy in world war II*, Londra, Hamlyn, 1978, p. 39.



Ecco comunque i risultati dell'incursione. Sulle 94 navi presenti a Pearl Harbor ne vennero colpite 18 e tra di esse ne furono eliminate definitivamente solo 3 e cioè le corazzate *Arizona* e *Oklahoma* e la nave bersaglio *Utah*. Infatti le rimanenti sei corazzate vennero danneggiate, ma furono più tardi recuperate dagli americani, così come tre incrociatori, tre cacciatorpediniere, un posamine, una nave appoggio e una nave officina, parimenti raggiunte da bombe o da siluri. Da parte sua la Marina nipponica perse nell'operazione tutti e cinque i sottomarini tascabili impiegati e il sommergibile *I-70*, rintracciato e colato a picco il 10 dicembre da velivoli nemici.

Più rilevanti furono le percentuali delle perdite aviatorie statunitensi, che ammontarono a 188 velivoli, mentre i giapponesi non videro tornare a bordo 29 dei loro aerei attaccanti. Infine nelle file americane si contarono 2.403 morti (di cui 68 civili) e 1.178 feriti (di cui 35 civili) e nelle file giapponesi 64 caduti e un prigioniero.

La maggiore critica che è stata fatta alla condotta tattica giapponese in quella circostanza riguarda il mancato attacco ai grandi depositi di combustibili esistenti nelle Hawaii. Infatti l'eventuale distruzione di tali installazioni avrebbe messo in crisi l'intero apparato logistico della flotta statunitense del Pacifico e avrebbe costretto gli americani o ad arretrare quest'ultima in California o ad intraprendere un ponte di petroliere tra la costa occidentale e le Hawaii, assai vulnerabile all'offesa sottomarina.<sup>111</sup>

Inoltre non possiamo non sottolineare che l'eliminazione definitiva o temporanea delle corazzate della flotta americana del Pacifico costrinse quest'ultima a modificare positivamente la propria strategia, facendo scortare le portaerei dai soli incrociatori – almeno fino a quando non entrarono in servizio le nuove corazzate rapide – e dando origine così a Task Forces più veloci e moderne. Sotto tale profilo quindi si può dire che Pearl Harbor rappresentò ironicamente un toccasana per la successiva condotta bellica statunitense.<sup>112</sup>

Un acceso dibattito si è sviluppato dal dopoguerra ad oggi sulla preventiva conoscenza americana delle mosse giapponesi nei giorni pre-

---

111. Per le considerazioni critiche sull'accaduto e su altri aspetti di tale conflitto cfr. Santoni A.: *Strategie e tattiche aeronavali nella guerra del Pacifico*, in "Rivista Marittima", febbraio 1992.

112. *Ibidem*. Con veloci Task Forces composte soltanto da portaerei, incrociatori e cacciatorpediniere gli americani condussero tra il febbraio e il giugno 1942 le loro prime azioni offensive nel Pacifico e combatterono le battaglie del Mar dei Coralli e di Midway.

cedenti l'attacco alle Hawaii e sulla conseguente presunta responsabilità dolosa del presidente Roosevelt, che avrebbe accettato di subire in silenzio l'aggressione nipponica per spingere il suo riluttante Paese in guerra al fianco della Gran Bretagna. Analizziamo quindi anche queste circostanze non strettamente militari.

L'ambasciatore giapponese a Washington Nomura consegnò effettivamente in ritardo la nota diplomatica che, seppure in una forma contorta, equivaleva ad una dichiarazione di guerra dell'Impero del Sol Levante agli Stati Uniti. Essa infatti, a causa di lungaggini e disguidi all'interno dell'ambasciata nipponica, e non per un cinico calcolo, venne recapitata al Segretario di Stato americano Cordell Hull soltanto alle 14.20 di quel 7 dicembre 1941, corrispondenti alle 08.50 di Pearl Harbor, quando cioè questa base era sotto attacco da un'ora. Ciò permise a Cordell Hull e poi allo stesso Roosevelt di accusare i giapponesi, secondo le contemporanee consuetudini internazionali, di "attacco proditorio" e di "infamia".<sup>113</sup>

Alla luce di quanto accadde, assume quindi una rilevanza fondamentale precisare cosa gli americani già sapessero in precedenza dei progetti nipponici.

Tra il 6 e il 7 dicembre 1941 il sistema crittografico statunitense "MAGIC" interpretò proprio il contenuto della citata nota diplomatica giapponese equivalente ad una dichiarazione di guerra, che tuttavia – è importante sottolineare – non conteneva alcun riferimento agli immediati obiettivi militari nipponici, né tanto meno alle Hawaii. Ciononostante furono diramati da Washington urgenti "avvertimenti di guerra" a tutti i comandi d'oltremare, compresa Pearl Harbor, dove però il messaggio d'allarme giunse cinque ore dopo la fine dell'attacco, a causa di comprovati intasamenti delle linee di comunicazione militari, che avevano fatalmente indotto un sottufficiale ad inoltrare il relativo telegramma tramite una compagnia cablografica civile.

Tutto ciò è abbondantemente documentato nei più recenti e seri studi sull'argomento, ai quali noi aggiungiamo una conclusione che ci sembra perfino ovvia. Infatti, qualora il presidente Roosevelt avesse realmente ordinato di non avvisare in tempo Pearl Harbor, pur sapendo che questa base sarebbe stata oggetto di attacco (ipotesi comunque mai provata), egli avrebbe potuto conseguire egualmente il suo ipotetico obiettivo dirompente senza far massacrare la flotta e l'aviazione delle Hawaii e senza far uccidere oltre 2.400 suoi concittadini, ma predisponendo le cose

---

113. Hull C.: *Memorie di pace e di guerra*, Milano, Rizzoli, 1950, vol. II, p. 97-98.

in modo tale da far almeno pagare caro ai giapponesi il loro attacco. Quest'ultimo infatti sarebbe stato sempre identificabile come "proditorio" e avrebbe quindi assolto alla sua presunta funzione di propellente politico e propagandistico, a prescindere dai danni arrecati.<sup>114</sup>

Concludiamo ricordando che il giorno seguente, cioè l'8 dicembre 1941, ci fu la formale dichiarazione di guerra americana al Giappone e che l'11 dicembre anche Germania e Italia scesero in campo contro gli Stati Uniti.

\* \* \* \* \*

Come abbiamo detto, l'attacco a Pearl Harbor non costituì l'azione principale del piano strategico nipponico, ma solo un'impresa affiancatrice di carattere preventivo, che per di più non rappresentò cronologicamente il primo atto offensivo del Sol Levante contro i prescelti nuovi nemici occidentali in Asia e nel Pacifico. Infatti fin dalla sera del 6 dicembre 1941 i giapponesi deposero campi minati nelle acque malesi e due ore prima della famosa incursione sulle Hawaii essi sbarcarono sulle spiagge di Kota Bharu, sempre in Malesia (ore 16.55 locali dell'8 dicembre, corrispondente alle 05.55 del 7 dicembre a Pearl Harbor).

Da quel momento gli eventi si svolsero rapidamente, con attacchi aerei nipponici sulle Filippine e su Hong-Kong nelle successive quattro ore e mezzo. Quindi il 10 dicembre i giapponesi affondarono nelle acque malesi, con un massiccio intervento di aerei basati in Indocina, la moderna corazzata inglese *Prince of Wales* e il sezionario incrociatore da battaglia *Repulse*, catturarono con un'operazione anfibia la poco difesa isola americana di Guam nell'arcipelago delle Marianne e sbarcarono nelle Filippine.

Il 16 dicembre ebbe inizio invece l'invasione delle Indie olandesi, che costituiva uno degli obiettivi fondamentali nipponici per l'approvvigionamento energetico, ed il 23 e 25 dicembre avvennero rispettivamente le conquiste dell'isola americana di Wake e della colonia britannica di Hong-Kong, dove i vincitori compirono una serie di eccidi, che non risparmiarono nemmeno i degenti dell'ospedale militare.<sup>115</sup>

Il 27 febbraio 1942 gli alleati tentarono con i loro cinque incrociatori e nove cacciatorpediniere disponibili nel Sud Est asiatico, riuniti nella cosiddetta flotta ABDA (American, British, Dutch e Australian), di frenare la marea nemica, impegnando una Squadra di 4 incrociatori e 13 cacciatorpediniere avversari nella battaglia del Mar di Giava. Nell'occasione però

---

114. Cfr. Herde P.: *Pearl Harbor*, Milano, Rizzoli, 1986, p. 335-336.

115. Kirby S. W.: *History of the second world war U.K. - The war against Japan*, vol. I, Londra, H.M.S.O., 1957, p. 271-273.

fu evidenziata la grande preparazione dei giapponesi nel combattimento di superficie, soprattutto con l'impiego in massa dei loro potentissimi siluri "long lance" da 610 mm, che non avevano pari in alcuna Marina del mondo. Per di più, in questo combattimento, che si protrasse fino alla mezzanotte, gli alleati lamentarono per la prima e non ultima volta l'insufficienza dei loro radar di superficie e alla fine dovettero subire l'affondamento degli incrociatori leggeri olandesi *Java* e *De Ruyter* e di tre cacciatorpediniere, senza aver inflitto al nemico alcuna perdita.<sup>116</sup>

In una serie di scontri minori vennero poi eliminate entro il 2 marzo le rimanenti unità del Comando unificato ABDA, ad esclusione di 4 cacciatorpediniere americani, ma compresa la portaidrovolanti (ex portaerei) statunitense *Langley*. Ciò concesse ai giapponesi un assoluto dominio delle acque tra Giava, Sumatra e il Borneo, che consentì loro di portare vittoriosamente a compimento la conquista dei punti chiave di questi possedimenti olandesi entro l'8 marzo 1942.

Nel medesimo giorno le truppe nipponiche, che attraverso la neutrale Thailandia avevano invaso la Birmania inglese, occuparono Rangoon, riuscendo poi a controllare entro il mese di aprile la cosiddetta "strada birmana" che fino ad allora aveva permesso agli alleati di rifornire da sud la Cina. La ritirata britannica su questo fronte divenne allora fatale e il 17 maggio 1942 tutta la Birmania fu in mani giapponesi.<sup>117</sup>

Come se non bastasse, gli inglesi dovettero subire in quest'ultima area operativa il bombardamento aereo delle loro basi a Ceylon, che furono attaccate due volte, il 5 e il 9 aprile, da una consistente forza navale nemica composta da 5 portaerei e penetrata impunemente nell'oceano Indiano. Nell'occasione furono anche rintracciati in mare e affondati dai velivoli imbarcati giapponesi i due incrociatori pesanti *Cornwall* e *Dorsetshire*, la piccola portaerei *Hermes*, due navi scorta e due petroliere.<sup>118</sup>

Invece la mancanza di copertura aerea e di appoggio navale, dopo il ricordato affondamento della *Prince of Wales* e del *Repulse*, fu alla base della caduta della piazzaforte britannica di Singapore, che era illusoriamente ritenuta inespugnabile, ma che presentava invece molti punti

---

116. P.R.O., fondo ADM 199, cartella 1288: *Battle of the Java Sea, reports 1942*.

117. P.R.O., fondo ADM 199, cartella 189: *Operations in Burma, Assam and North East India, 1941-1945*.

118. P.R.O., fondo ADM 199, cartella 623: *Japanese air attacks on Ceylon and ships in the Indian Ocean, report by General Auchinleck on activities in India Command* e cartella 663: *Ceylon Command war diaries 1942*.

deboli soprattutto sul fronte a terra. I giapponesi in effetti conquistarono piuttosto facilmente tale base il 15 febbraio 1942, dopo aver isolato le locali fonti di acqua potabile, e catturarono sul posto ben 85.000 prigionieri, per la maggior parte soldati indiani. Purtroppo anche Singapore fu teatro di una serie di eccidi, tra cui quelli nell'Alexandra Hospital e nel quartiere cinese, dove vennero massacrati oltre 5.000 residenti.<sup>119</sup>

Contemporaneamente si consumava il dramma delle Filippine, possedimento americano invaso fin dai primi giorni di guerra e cioè dal 10 dicembre 1941. La capitale Manila venne evacuata il 2 gennaio 1942 e la tenace resistenza nell'attigua penisola di Bataan fu infranta il 9 aprile successivo, dopo che il Comandante dell'arcipelago, generale Mac Arthur, era stato richiamato in patria per preparare la futura controffensiva statunitense nel Sud Pacifico. Infine il 6 maggio 1942 i giapponesi conquistarono anche l'ultimo baluardo rappresentato dall'isola di Corregidor, situata nella stessa baia di Manila, ponendo vittoriosamente termine alla campagna filippina.<sup>120</sup>

Resta da ricordare che circa 8.000 degli oltre 100.000 soldati filippini e americani catturati nell'arcipelago perirono a causa dei maltrattamenti cui furono sottoposti durante il loro trasferimento ai campi di prigionia, in quella che ancora oggi viene ricordata come la "marcia della morte".

I punti di forza che permisero ai giapponesi di occupare in soli sei mesi una così vasta estensione di territori nel Sud Est asiatico vanno identificati in un'indiscutibile superiorità aerea locale e nella repentina eliminazione delle flotte nemiche. Tutto ciò consentì ad essi di esercitare un assoluto dominio aeronavale e di spostare a piacimento in questo o in quell'altro settore i contingenti terrestri, di per se stessi inferiori numericamente ai contrapposti Eserciti alleati. È del resto significativo che, nel corso di tutte le ricordate operazioni, le Forze Armate nipponiche abbiano perso soltanto 15.000 uomini, 380 aerei, 5 cacciatorpediniere, 3 corvette, 7 sommergibili, 7 dragamine, un'unità pattuglia e 67 navi da carico.

Non va infine dimenticato che i giapponesi continuarono nel 1942 anche la propria avanzata in Cina, dove essi si assicurarono il controllo delle principali vie di comunicazione terrestri e fluviali che dalle coste si inoltrano all'interno di quel grande Paese.

---

119. Russell L.: *The knights of Bushido*, Londra, Corgi Books, 1980, p. 193-194; Owen F.: *The fall of Singapore*, Londra, Pan Books, 1972, p. 196 e P.R.O., fondo ADM 199, cartella 1290: *Japanese atrocities, reports 1942-1945*.

120. U.S. Army in World War II: *The war in the Pacific. The fall of the Philippines*, Washington D.C. 1953, p. 556-segg..

## CAPITOLO IV

### LA SECONDA GUERRA MONDIALE

2<sup>a</sup> Fase: 1942-1945

#### **1 Il riflusso della marea nipponica. Mar dei Coralli, Midway e Guadalcanal**

Nei sei mesi di inarrestabili offensive giapponesi la flotta americana del Pacifico, sebbene priva delle sue otto corazzate, non rimase inerte, sguinzagliando i sommergibili contro il traffico mercantile nemico soprattutto nel Mar Cinese meridionale e affidando alle sue tre portaerei l'incarico di bombardare alcune basi insulari nipponiche nell'Oceano a partire dal 1° febbraio 1942.<sup>1</sup>

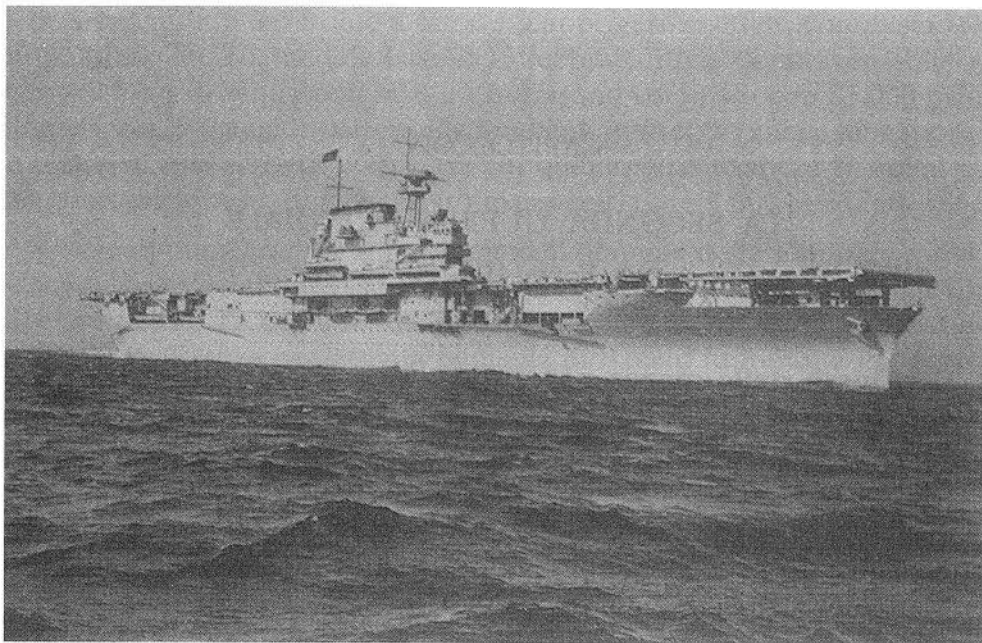
In questo frangente la più conosciuta e spettacolare controffensiva statunitense venne portata a termine il 18 aprile 1942 dalla portaerei *Hornet*, che lanciò contro le città di Tokio, Nagoya e Kobe una squadriglia di 16 bombardieri bimotori "B-25" dell'Esercito, comandati dal colonnello Doolittle. Tali velivoli, assai più grandi e pesanti dei normali monomotori della Marina, erano stati scelti per la loro maggiore autonomia ed i relativi equipaggi erano stati faticosamente addestrati al difficile decollo dal ristretto ponte di volo di una portaerei.

Questa inusitata operazione ebbe pieno successo, anche se essa, a causa del ridotto carico bellico dei velivoli incursori (quattro bombe ciascuno), ebbe più effetti morali e psicologici che materiali. Purtroppo però tutti i velivoli si persero al termine della missione in una serie di atterraggi di fortuna in territorio cinese, mentre uno di essi raggiunse la Siberia e venne internato dalle autorità sovietiche insieme ai cinque uomini d'equipaggio. Dei 75 residui piloti 62 raggiunsero le linee cinesi, 5 perirono per difetti ai paracadute o per annegamento e 8 furono catturati dai giapponesi in territorio occupato, per essere poi condannati in un processo-farsa come criminali di guerra.

---

1. Morison S. E.: *In guerra su due Oceani*, Firenze, Sansoni, 1967, p. 139.





*Portaerei americana "Hornet"*

Tre di essi vennero giustiziati il 15 ottobre successivo, dopo essere stati sottoposti ad esperimenti chirurgici.<sup>2</sup>

Tra gli accennati effetti psicologici e morali di questa incursione va sicuramente annoverato lo stimolo da essa dato all'esecuzione di due nuovi piani strategici nipponici, predisposti all'inizio di quello stesso aprile 1942 e che si sarebbero rivelati disastrosi per l'Impero del Sol Levante. Essi miravano ad allargare il cosiddetto "perimetro difensivo" attorno alle isole giapponesi e alle recenti conquiste ed erano identificati come "Operazione *MO*", consistente in un'ulteriore spinta verso sud con gli sbarchi a Port Moresby nella Nuova Guinea meridionale e in alcune isole delle vicine Salomone, e come "Operazione *MI*" che invece era diretta verso est e verso nord con l'invasione dell'atollo di Midway e dell'arcipelago delle Aleutine.

Quest'ultimo progetto determinò la nota e pesante sconfitta della flotta giapponese a Midway del giugno 1942, mentre anche la precedente operazione *MO* si concluse con una parziale delusione nipponica, rappresentata dalla rinuncia allo sbarco a Port Moresby dopo la battaglia aeronavale del Mar dei Coralli, che ora esaminiamo.

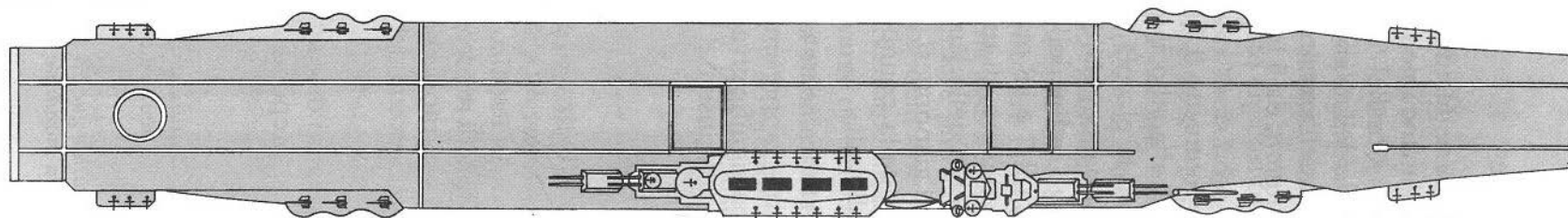
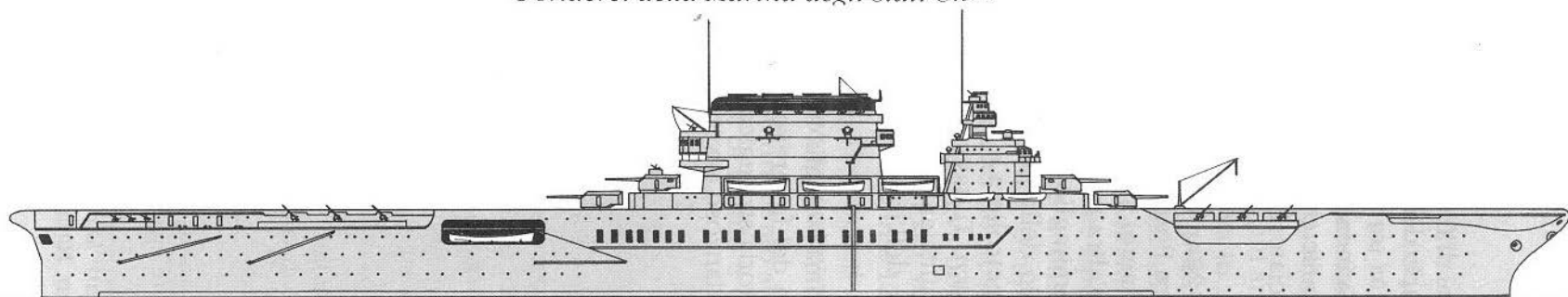
---

2. Toland J.: *Alla riscossa: i primi sei mesi della guerra nel Pacifico*, Milano, Longanesi, 1963, p. 572.



# LEXINGTON

*Portaerei della Marina degli Stati Uniti*



Scala 1:1250

## CARATTERISTICHE

*Dislocamento standard:* 33.000 tonnellate

### *Dimensioni:*

lunghezza f.t. 270,7 m.  
lunghezza fra p.p. 250,5 m.  
larghezza 32,2 m.  
immersione 8,4 m.

### *Apparato motore:*

8 motrici turboelettriche General Electric;  
16 caldaie Yarrow; 4 assi  
potenza 184.000 HP

*Velocità:* 34 nodi

### *Armamento:*

VIII-203/55, XII-127/25,30 MG, 90 aerei

### *Protezione:*

verticale max. 178 mm.  
orizzontale max. 76 mm.  
armamento max. 76 mm.

*Varo:* 3 ottobre 1925

*Servizio:* 14 dicembre 1927

*Perdita:* 8 maggio 1942

## DATI STORICI

*Impostate come i più potenti incrociatori da battaglia del mondo, delle sei unità della classe "Lexington", la cui costruzione venne impedita dal Trattato di Washington, solo due furono completate, ma come portaerei: la **Lexington** e la **Saratoga**. Furono le due prime grandi unità di questo tipo della Marina statunitense e, fino alla seconda guerra mondiale, le più grandi portaerei in servizio; le dimensioni del loro scafo e l'effetto vela del grande fumaio, però, ne compromettevano le qualità evolutive, indispensabile difesa sotto gli attacchi aerei. La **Lexington** fu affondata dai cacciatorpediniere della sua scorta dopo essere stata gravemente danneggiata da aereosiluranti giapponesi l'8 maggio 1942 nel corso della battaglia del Mar dei Coralli.*

Avvertito a fine aprile da alcune decrittazioni di messaggi giapponesi, l'ammiraglio Nimitz, nuovo Comandante in capo della flotta americana del Pacifico, riunì nel Mar dei Coralli – situato tra l'Australia, le isole Salomone e la parte meridionale della Nuova Guinea (penisola di Papua) – una forza navale al comando dell'ammiraglio Fletcher e composta dalle portaerei *Yorktown* e *Lexington*, da 5 incrociatori pesanti e da 9 cacciatorpediniere.<sup>3</sup>

Questa flotta statunitense intercettò il 7 maggio 1942 parte della forza di spedizione nipponica diretta ad occupare Port Moresby nella penisola di Papua e colò a picco la piccola portaerei *Shoho*, oltre ad abbattere 80 velivoli nemici e a danneggiare un'altra portaerei. La risposta del grosso giapponese, agli ordini dell'ammiraglio Takagi, condusse invece all'eliminazione tra il 7 e l'8 maggio della grande portaerei *Lexington*, di un cacciatorpediniere, di una petroliera e di 66 velivoli statunitensi e al danneggiamento della *Yorktown*. Tuttavia la constatata reattività americana convinse i giapponesi a rinunciare allo sbarco a Port Moresby e ad accontentarsi della conquista dell'indifeso isolotto di Tulagi nelle Salomone meridionali.

Pertanto, in quella che fu storicamente la prima battaglia tra portaerei, al successo tattico nipponico – rappresentato dal favorevole rapporto delle perdite – corrispose una significativa vittoria strategica degli americani, che per la prima volta costrinsero il baldanzoso avversario ad annullare un'operazione offensiva.<sup>4</sup>

\* \* \* \* \*

Come abbiamo anticipato, all'inizio di giugno 1942 i giapponesi, nonostante il fallimento dell'operazione *MO*, intrapresero il progetto *MI* contro l'atollo di Midway al centro del Pacifico e contro le settentrionali isole Aleutine. Ciò soprattutto al fine di rendere impossibili altre azioni americane a lungo raggio contro il territorio nazionale, simili a quella condotta nell'aprile precedente dai bimotori del colonnello Doolittle decollati dalla portaerei *Hornet*.

Come fu prassi costante quanto discutibile, l'ammiraglio Yamamoto suddivise nell'occasione le sue preponderanti forze navali più del ne-

---

3. Potter E. B.: *L'Amiral Nimitz et son utilisation des renseignements secrets dans le Pacifique*, in "Revue d'histoire de la deuxième guerre mondiale", n. 133, gennaio 1984, p. 29.

4. Potter E. B. - Nimitz C. W.: *La grande guerra sui mari: la drammatica storia delle azioni navali nella seconda guerra mondiale*, Milano, Martello, 1965, p. 294.

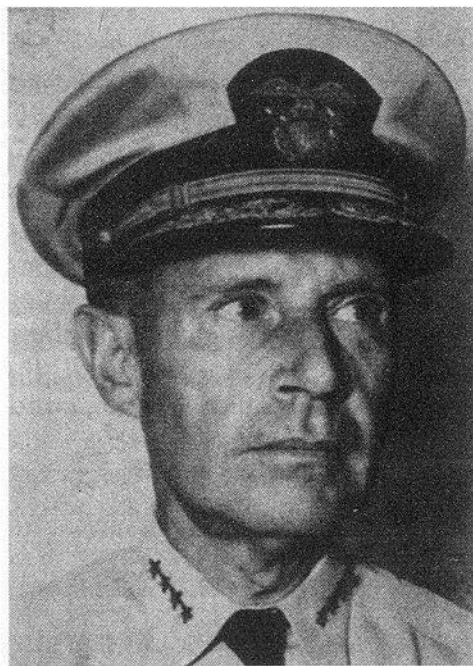
cessario, secondo l'illusorio principio di "essere forte ovunque". Verso le nebbiose Aleutine infatti vennero distaccate due portaerei con la rispettiva scorta, mentre la flotta destinata contro l'obiettivo principale di Midway fu incomprensibilmente frazionata in diversi gruppi, disposti a tale distanza tra loro da non potersi prestare vicendevole aiuto.

Il gruppo navale più arretrato era costituito dal nucleo principale della flotta, che ospitava lo stesso Yamamoto e che era a sua volta suddiviso in due aliquote per complessive 7 corazzate, 1 portaerei, 2 portaidrovolanti, 3 incrociatori e 22 cacciatorpediniere. Più avanti navigava la forza anfibia dell'ammiraglio Kondo con i trasporti truppe per lo sbarco e con 2 corazzate, 1 portaerei, 10 incrociatori, 2 portaidrovolanti, 21 cacciatorpediniere e una flottiglia di dragamine. La punta di lancia dell'intero dispositivo nipponico era rappresentata dalla flotta dell'ammiraglio Nagumo (lo stesso che aveva attaccato Pearl Harbor), che nella circostanza doveva bombardare Midway e proteggere la forza anfibia di Kondo con i 227 velivoli delle sue 4 portaerei, scortate da 2 corazzate, 3 incrociatori e 12 cacciatorpediniere. Infine c'erano in mare 16 sommergibili, disseminati a levante di Midway con il compito di segnalare l'eventuale avvicinamento di una flotta nemica proveniente dalle Hawaii.

Questo sbarramento subacqueo nipponico fu però formato con quasi due giorni di ritardo e venne perciò eluso dagli americani che, messi



*Ammiraglio Chester W. Nimitz*



*Ammiraglio R.A. Spruance*

tempestivamente sull'avviso da nuove decrittazioni di messaggi nemici, riunirono fin dal 2 giugno a nord est di Midway le loro disponibili 3 portaerei *Yorktown* (riparata alla meglio dai danni subiti nella battaglia del Mar dei Coralli), *Enterprise* e *Hornet*, 7 incrociatori pesanti, un incrociatore leggero e 15 cacciatorpediniere, agli ordini superiori dell'ammiraglio Fletcher, validamente coadiuvato dal parigrado Spruance.<sup>5</sup>

In tal modo gli americani, nonostante il loro netto svantaggio nel numero complessivo delle unità in mare, ma grazie alla fissazione di Yamamoto di suddividere eccessivamente le proprie forze navali, poterono concentrare nell'area dell'incombente battaglia una determinante prevalenza aerea, in verità poco evidenziata finora dai resoconti della battaglia. Essi infatti finirono per contrapporre ai 227 aerei operativi del gruppo Nagumo i 233 velivoli delle loro tre portaerei e i 118 apparecchi basati allora a Midway, realizzando quella superiorità locale che in campo militare è spesso risultata decisiva.<sup>6</sup>

A parte questo, la battaglia di Midway del 4-6 giugno 1942 venne pesantemente condizionata da incredibili salti di fortuna. La dea bendata cominciò con l'accanirsi contro i giapponesi, sia determinando l'accennato ritardo dello sbarramento dei loro sommergibili, sia sotto forma di un guasto ad una catapulta dell'incrociatore *Tone*, dal quale quindi venne lanciato con fatale ritardo la mattina del 4 giugno proprio quell'aereo ricognitore destinato ad esplorare la zona in cui si trovava la flotta americana.

È però anche vero che sull'esito dello scontro pesò notevolmente l'intuizione dell'ammiraglio Spruance che, trovandosi avanzato con le portaerei *Enterprise* e *Hornet*, agì con lodevole prontezza. Egli infatti, saputo dell'intrapreso bombardamento aereo giapponese contro le installazioni di Midway, lanciò subito le sue squadriglie d'attacco, nella fondata speranza che esse potessero sorprendere le portaerei nemiche nei delicatissimi minuti del rifornimento dei propri velivoli, reduci dall'incursione sull'isola, e che avrebbero costituito pertanto dei bersagli pressoché indifesi ed infiammabili. Il Comandante superiore in mare statunitense, ammiraglio Fletcher, condivise l'operato di Spruance e ne seguì

---

5. Tuleja T. V.: *L'inferno di Midway*, Milano, Mondadori, 1969, p. 40-42. Più precisamente le decrittazioni del 25 maggio fornirono all'ammiraglio Nimitz l'attesa conferma di un suo precedente sospetto riguardante una possibile avanzata nemica nel Pacifico centrale.

6. P.R.O., fondo ADM 199, cartella 1302: *Battle of Midway island, reports 1942*. In verità, alla prova dei fatti, la prevalenza numerica americana in campo aeronautico fu parzialmente svalutata dalla scarsa efficacia dimostrata dai velivoli basati a Midway.

l'esempio, facendo decollare immediatamente anche le squadriglie della propria portaerei *Yorktown*, allora leggermente arretrata.

In effetti, quando nella mattinata del 4 giugno il famoso ricognitore del *Tone*, decollato in ritardo, riuscì a scoprire la flotta americana a nord est di Midway, le portaerei giapponesi si accingevano a recuperare i velivoli della prima ondata d'attacco a Midway, mentre Nagumo aveva già ordinato di preparare una seconda ondata utilizzando anche i bombardieri accantonati per un'eventuale battaglia navale. Su questi velivoli polivalenti, del tipo "Kate", era quindi in corso la sostituzione degli originali siluri con bombe dirompenti.<sup>7</sup>

L'avvistamento della flotta americana fece subito annullare quest'ultimo ordine e riarmare tutti i "Kate" con i siluri. Tali aerei però non poterono essere lanciati subito dopo il loro riequipaggiamento, poiché nel frattempo il provvedimento più urgente per Nagumo era diventato il recupero della prima ondata d'attacco reduce da Midway e a corto di carburante.

A questo punto la fortuna sembrò voltare le spalle anche agli americani. Infatti un loro intero gruppo aereo, composto da 35 bombardieri in picchiata e 10 caccia della *Hornet*, pur decollato tempestivamente, non rintracciò la formazione navale giapponese. Ancora peggio fecero i 41 aerosiluranti partiti da tutte e tre le portaerei statunitensi, che attaccarono la flotta di Nagumo in anticipo rispetto ai bombardieri in picchiata (con i quali invece andava coordinata l'incursione) e oltre tutto senza adeguata scorta, poiché quasi tutti i caccia avevano seguito i bombardieri stessi. Fu quindi facile per la contraerea nipponica e per gli agili caccia "Zero" respingere senza danni questi aerosiluranti, abbattendone ben 35.<sup>8</sup>

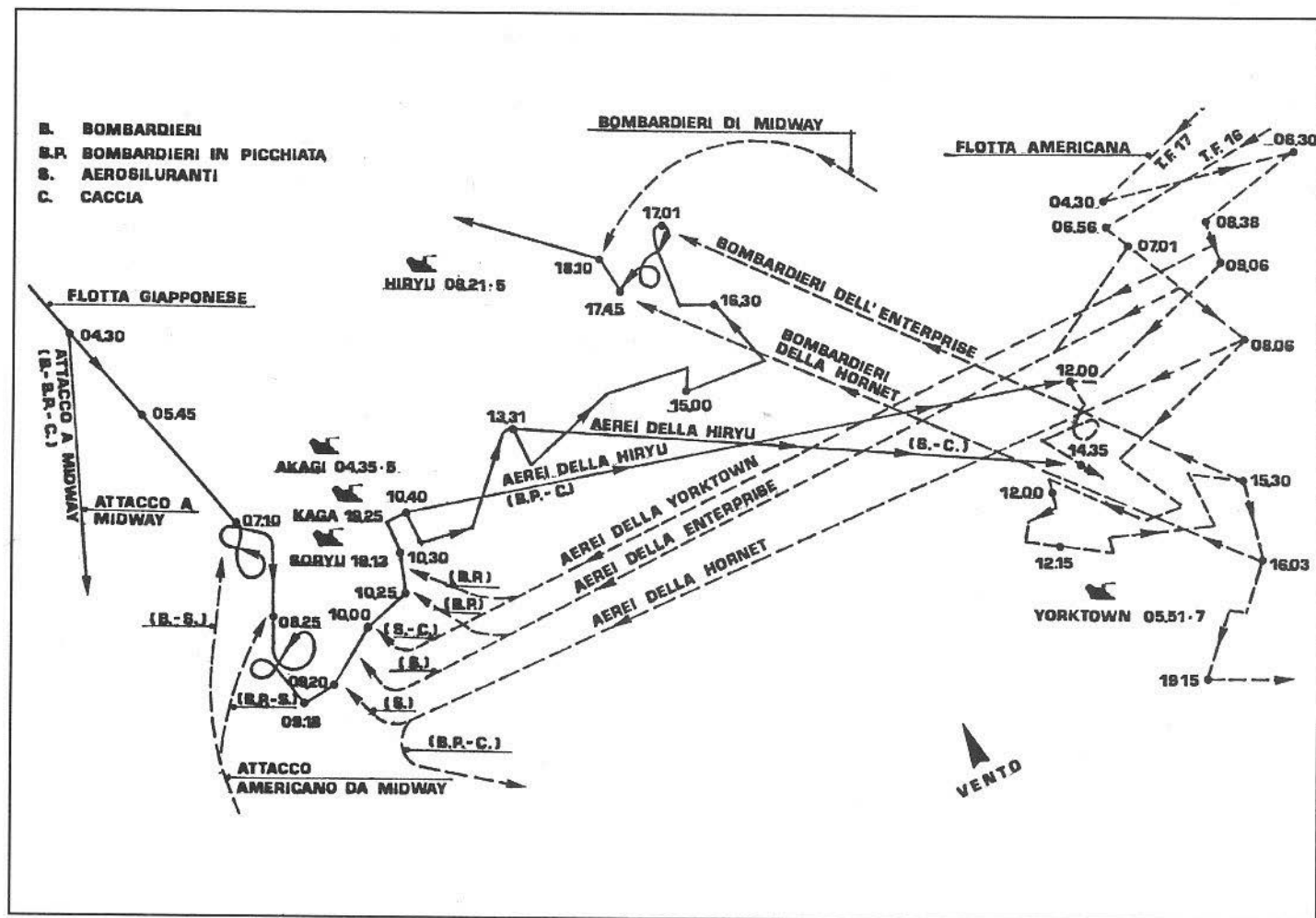
Questo massacro riuscì nondimeno a distrarre l'attenzione dei cannonieri e dei piloti giapponesi dalle quote superiori, da dove proprio al termine di questo primo scontro aereo (ore 10.25 del 4 giugno) comparvero 45 bombardieri in picchiata americani dell'*Enterprise* e della *Yorktown*. Il loro bersaglio divennero subito le tre portaerei di Nagumo *Akagi* (nave ammiraglia), *Kaga* e *Soryu*, che erano le più visibili e che stavano rifornendo i loro aerei, come aveva sperato l'ammiraglio Spruance.<sup>9</sup>

---

7. Barker A. B.: *Midway*, Londra, Bison Books, 1982, p. 28.

8. Okumiya M. - Horikoshi J. - Caidin M.: *Zero! The story of the Japanese Navy Air Force 1937-1945*, Londra, Transworld Publishers, 1958, p. 151. Altri precedenti infruttuosi attacchi erano stati portati sulle navi giapponesi da alcune squadriglie aeree decollate da Midway.

9. Forrestel E.P.: *Admiral R.A. Spruance, USN: analisi di un comando*, traduzione a cura dell'Ufficio Storico della Marina militare, Roma, 1968, p. 46-49.





In soli cinque minuti tutte e tre queste portaerei nipponiche furono centrate ripetutamente ed incendiate, per colare a picco poi nelle ore notturne, dopo che l'ammiraglio Nagumo si era trasferito su un incrociatore. La superstite *Hiryu* invece, approfittando della sua posizione leggermente avanzata, sfuggì ai micidiali "Dauntless" americani e poté lanciare un contrattacco su due ondate, che nel pomeriggio di quello stesso 4 giugno causò gravi danni alla *Yorktown*. Anche la *Hiryu* aveva però le ore contate, poiché poco dopo essa venne ridotta ad un relitto dalla rappresaglia aerea statunitense, affondando poi la mattina seguente.

Più lunga fu l'agonia della *Yorktown*, cioè della nave ammiraglia di Fletcher già danneggiata nella battaglia del Mar dei Coralli e rabberciata alla meglio. Essa infatti, evacuata dall'equipaggio, andò alla deriva e venne facilmente silurata il 6 giugno dal sommergibile giapponese *I-168* del comandante Tanabe, che nell'occasione colò a picco anche il vicino cacciatorpediniere *Hammann*. In un primo momento sembrò che la portaerei potesse resistere anche a quest'ulteriore colpo, ma le sue paratie cedettero ed essa sprofondò negli abissi all'alba del 7 giugno.<sup>10</sup>

Da parte sua l'ammiraglio Yamamoto, vista dissolversi la punta di lancia della sua immensa, ma mal distribuita flotta, ordinò la ritirata, segnando con essa la prima sconfitta tattica e strategica della Marina giapponese dal lontano 1592, da quando cioè le rivoluzionarie "navi tartaruga" dell'ammiraglio coreano Yi Sun-Shin avevano disperso una flotta d'invasione nipponica.<sup>11</sup>

In conclusione i giapponesi persero a Midway non solo quattro portaerei e l'incrociatore pesante *Mikuma*, affondato dagli aerei avversari il 6 giugno nelle ultime battute della battaglia, ma anche 258 velivoli, compresi i ricognitori, e quasi 2.500 uomini, molti dei quali erano piloti addestratissimi, difficilmente rimpiazzabili da colleghi di pari qualità. Gli americani invece lamentarono la scomparsa di una portaerei, un cacciatorpediniere, 147 velivoli e 307 uomini.

Dell'operazione *MI* rimase quindi in piedi soltanto l'invasione delle Aleutine, che venne realizzata tra il 6 e il 7 giugno dalla Squadra dell'ammiraglio Hosogaya con l'incontrastato sbarco sulle isole di Kiska e Attu. Ciò comunque non servì ai giapponesi nemmeno come parziale

---

10. Tanabe Y - Harrington J. D.: *I sank the "Yorktown" at Midway*, in U.S. Naval Institute "Proceedings", maggio 1963.

11. Cfr. Santoni A.: *Da Lepanto ad Hampton Roads: storia e politica navale dell'età moderna*, cit., p. 14.

consolazione, poiché le suddette basi si rivelarono poco o nulla utilizzabili e quindi prive di effettivo valore strategico, a causa delle persistenti nebbie che solitamente gravitano sulla zona.

Ci soffermeremo tra poco sul significato strategico della vittoria americana a Midway, quando faremo un'analisi comparativa tra questa grande battaglia aeronavale e la lunga e sanguinosa campagna militare di Guadalcanal. Ciò anche per tentare di chiarire un'antica disputa storiografica sulla maggiore o minore incisività di questi due eventi sul corso dell'intera guerra del Pacifico.

\* \* \* \* \*

La delusione patita nelle operazioni *MO* e *MI*, rispettivamente caratterizzate dalle battaglie aeronavali del Mar dei Coralli e di Midway, non frenò comunque l'avanzata nipponica nel Pacifico sud-occidentale. I giapponesi infatti iniziarono a costruire nel giugno 1942 un aeroporto sull'indifesa isola di Guadalcanal nelle Salomone meridionali e sbarcarono incontrastatamente nel luglio sulle coste sud-orientali della Nuova Guinea.<sup>12</sup>

La rilevata costruzione di un aeroporto nemico in un'isola abbastanza prossima alle coste australiane mise in allarme i responsabili alleati, tanto da indurli ad anticipare l'esecuzione della già pianificata riconquista delle Salomone meridionali, che erano state occupate facilmente dai giapponesi durante e subito dopo l'operazione *MO*.<sup>13</sup>

Pertanto il 7 agosto 1942 la 1<sup>a</sup> divisione marines americana sbarcò a Guadalcanal, a Tulagi e sul vicino isolotto di Gavutu-Tanambogo, conquistando questi ultimi due obiettivi entro il giorno seguente. Molto più lunga e dura fu invece la campagna di Guadalcanal, che si concluse con la completa vittoria statunitense soltanto l'8 febbraio 1943, dopo una serie di durissimi combattimenti terrestri, navali ed aerei, che ne fecero un "turning point" dell'intero secondo conflitto mondiale, al pari del contemporaneo assedio di Stalingrado in Russia.

---

12. U.S. Army in World War II: *The war in the Pacific: victory in Papua*, Washington 1957, p. 69-70.

13. Si ricorda che l'unico vantaggio territoriale acquisito dai giapponesi nell'operazione *MO* – che aveva portato alla battaglia aeronavale del Mar dei Coralli – era stato rappresentato dall'occupazione dall'isolotto di Tulagi, assai prossimo a Guadalcanal, nelle Salomone meridionali.

I numerosi combattimenti terrestri svoltisi a Guadalcanal mostrarono generalmente un'inattesa adattabilità dei marines americani alla guerra nella giungla, nella quale i giapponesi sembravano partire avvantaggiati grazie alla loro maggiore frugalità e al loro proverbiale spirito di sacrificio. Ma il fatto determinante risultò ancora una volta la discutibilissima tattica nipponica di frazionamento delle forze, che nell'occasione fu fatale al contingente di presidio a Guadalcanal e alle truppe colà inviate di rinforzo. Queste ultime infatti vennero trasportate nottetempo sull'isola in piccoli gruppi e furono impiegate con lo stesso criterio, il che portò anche l'Esercito imperiale a subire le sue prime sconfitte, come quella sanguinosissima sul fiume Tenaru.

In campo aereo furono confermati, dopo Midway, i progressi nell'addestramento dei piloti americani, contro i quali i giapponesi evidenziarono l'insufficiente organizzazione delle loro scuole di volo, basate più sulla teoria che sulla pratica esperienza. In effetti una delle principali debolezze nipponiche in campo aeronautico fu quella di non aver sufficientemente impiegato in funzioni didattiche i più eccellenti aviatori, preferendo invece mantenerli sulla linea del fuoco fino al loro fatale esaurimento. Al contrario, gli anglo-americani ed in generale gli occidentali ruotarono con lungimiranza i loro piloti veterani tra il fronte e le scuole di volo, incaricandoli di aggiornare le reclute nelle retrovie sulle tattiche e sui "trucchi" appresi nei duelli aerei.<sup>14</sup>

Infine nel settore marittimo i giapponesi – pur vincendo nelle acque di Guadalcanal quasi tutte le battaglie notturne col cannone e col siluro, come vedremo tra poco – furono assai prudenti nello sfruttare la loro perdurante superiorità nel numero delle portaerei (superiorità non ancora colmata dagli americani nonostante la grande vittoria di Midway), portando a battaglia il proprio potenziale aereo imbarcato in due sole occasioni, il 24 agosto e il 26 ottobre 1942, per di più per un errore di calcolo nella seconda occasione.

In sintesi la campagna di Guadalcanal può essere divisa in tre fasi, la prima delle quali caratterizzata dall'immediata e facile conquista americana dell'aeroporto giapponese in costruzione presso le spiagge settentrionali dell'isola e che venne battezzato Henderson Field dai nuovi occupanti. La seconda fase, che fu la più lunga e sanguinosa, vide invece una serie di tentativi controffensivi nipponici, con sbarchi notturni

---

14. Santoni A.: *Storia generale della guerra in Asia e nel Pacifico, 1937-1945*, vol. II: *Il riflusso della marea*, Modena, Stem Mucchi, 1978, p. 157.

di rinforzi per la guarnigione – impiegati poi in sconsiderati attacchi alle trincee intorno ad Henderson Field – e con cannoneggiamenti navali, sempre notturni, contro lo stesso aeroporto, che però rimase sempre in mani americane. Nel terzo ed ultimo periodo si assistette invece al consolidamento e all'allargamento della testa di ponte statunitense sull'isola e infine all'evacuazione giapponese.<sup>15</sup>

La serie dei combattimenti navali nelle acque di Guadalcanal si aprì con una clamorosa vittoria giapponese, avvenuta dopo meno di quarantott'ore dallo sbarco americano, cioè nella notte tra l'8 e il 9 agosto 1942. Nella circostanza una divisione comandata dall'ammiraglio Mikawa e composta da 5 incrociatori pesanti, 2 incrociatori leggeri e un cacciatorpediniere penetrò nello stretto di Savo, tra l'omonimo isolotto e le spiagge settentrionali di Guadalcanal, e affondò impunemente col cannone e col siluro i tre incrociatori pesanti statunitensi *Astoria*, *Quincy* e *Vincennes* e l'incrociatore pesante australiano *Canberra*.

Ciò che comunque caratterizzò questo sorprendente successo dei giapponesi nella battaglia di Savo fu il fatto che essi combatterono di notte senza avere alcun radar a bordo, sconfiggendo ciononostante navi alleate non solo numericamente superiori (5 incrociatori pesanti, 2 incrociatori leggeri e 8 cacciatorpediniere), ma abbondantemente dotate di radiolocalizzatori. In particolare due cacciatorpediniere americani "picchetto-radar", situati proprio all'imboccatura dello stretto di Savo, non rilevarono il nemico, così come non videro nulla i radar degli incrociatori presi di mira in successione dal nemico, mentre gli uomini di Mikawa, provvisti di soli binocoli notturni, identificarono, colpirono ed eliminarono nel buio i quattro suddetti bersagli. Solo sulla rotta di ritorno la divisione nipponica, che commise l'errore di non attaccare anche i mercantili nemici ancorati nei pressi, perse l'incrociatore pesante *Kako*, silurato da un sommergibile.<sup>16</sup>

Il fallimento dei radar navali di superficie, che si verificò in questa come in altre azioni notturne nel Pacifico, deve essere attribuito alle cause da noi già enunciate nel terzo paragrafo del terzo capitolo. Questi primitivi apparecchi del 1940-1943 soffrivano cioè di limitazioni di portata

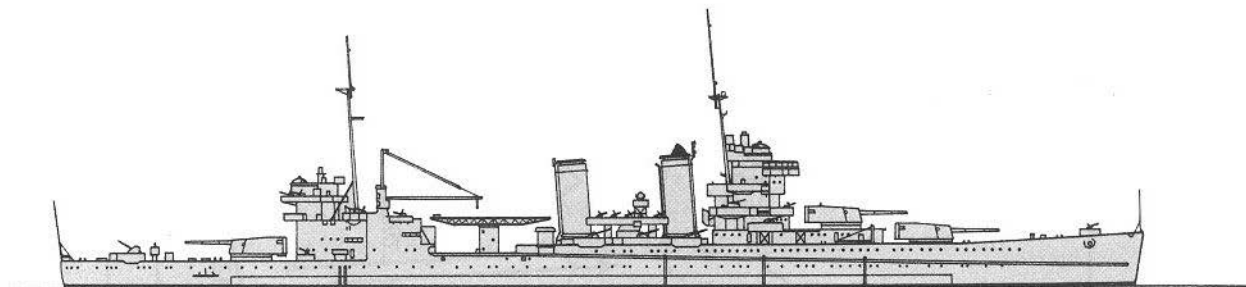
---

15. P.R.O., fondo ADM 199, cartella 1324: *Operations for capture of Guadalcanal island, reports 1942*.

16. Morison S. E.: *History of U.S. naval operations in world war II*, vol. V: *The struggle for Guadalcanal*, Boston, Little Brown, 1955, p. 61 e P.R.O., fondo ADM 199, cartella 1328: *First battle of Savo island, reports 1942*.

## ASTORIA

*Incrociatore pesante della Marina degli Stati Uniti*



*Scala 1:1250*

### CARATTERISTICHE

*Dislocamento standard:* 9.950 tonnellate

#### *Dimensioni:*

lunghezza f.t. 179,3 m.

larghezza 18,7 m.

immersione 7,62 m.

#### *Apparato motore:*

4 gruppi turboriduttori Westinghouse;

8 caldaie Babcock-Wilcox;

4 assi

potenza 107.000 HP

*Velocità:* 32,7 nodi

#### *Armamento:*

IX-203/55, VIII-127/25, II-47/30

VIII-12,7, 2 catapulte e 4 aerei

#### *Protezione:*

verticale 127 mm.

orizzontale 76-51 mm.

torri 127-76 mm.

torrione 203 mm.

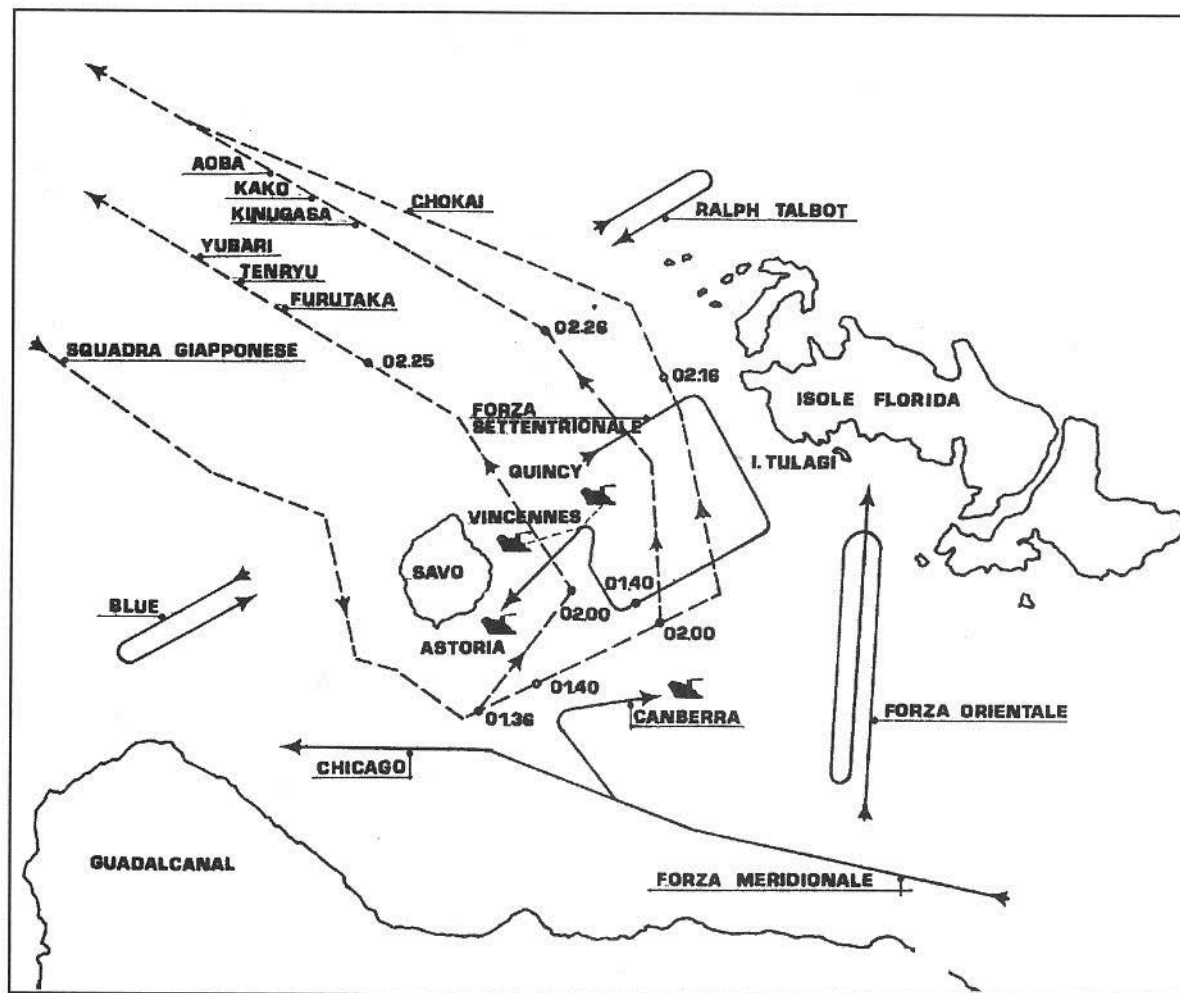
*Varo:* 16 dicembre 1933

*Servizio:* 28 aprile 1934

*Perdita:* 8 agosto 1942

### DATI STORICI

*Il rispetto del limite delle 10.000 tonnellate, stabilito come massimo dislocamento standard per gli incrociatori pesanti dalla Conferenza di Washington del 1922, costituì un notevole problema per i progettisti di tutte le Marine. Fu così che nel costruire la classe "New Orleans", di cui facevano parte l'**Astoria** e altre sette unità, pur di contenere il dislocamento entro le 10.000 tonnellate, si fece ampio ricorso alla saldatura e a leghe speciali più leggere, e si pose una cura particolare nella progettazione. La nave è mostrata nel profilo così come appariva al momento della sua entrata in servizio; successivamente furono potenziati l'armamento antiaereo e le dotazioni di scoperta e di direzione del tiro. L'**Astoria** fu affondato nella notte tra l'8 e il 9 agosto 1942 nel corso della battaglia notturna dell'isola di Savo, insieme al **Quincy** e al **Vincennes**, unità della stessa classe, e all'incrociatore pesante australiano **Canberra**.*





(che comunque non può mai superare l'orizzonte) e di intrinseche debolezze strutturali, con condizionamenti dovuti alle miniaturizzazioni, alle vibrazioni della nave ad alta velocità e alla concussione delle artiglierie di bordo, che ne determinavano sovente la sfasatura.

Abbiamo avuto altresì modo di sottolineare che molto più utili risultarono nella seconda guerra mondiale i radar di scoperta aerea, soprattutto se installati a terra. Questi ultimi infatti avevano una portata non limitata dall'orizzonte, ma solo dalla propria potenza e potevano sopportare con minor danno le fatali imprecisioni, servendo comunque allo scopo di segnalare in tempo utile i sopraggiungenti velivoli nemici, anche se questi ad esempio venivano localizzati con un errore di 5-10 miglia, che sarebbe stato funesto negli scontri strettamente navali.

Dopo aver sperimentato che i radar di superficie erano tutt'altro che affidabili, gli americani decisero di evitare fin quando possibile ogni contatto notturno con le navi del Sol Levante. Pertanto nelle acque di Guadalcanal si verificò una situazione paradossale, con i giapponesi che, calate le tenebre, assumevano il controllo pressoché incontrastato delle acque intorno all'isola, trasportando su di essa rinforzi e bombardando l'aeroporto di Henderson Field con formazioni navali di tale puntualità da essere soprannominate dai marines "gli espressi di Tokio". Di contro le navi con la bandiera a stelle e strisce ricomparivano preferibilmente all'alba, potendo godere con la luce diurna del dominio aereo garantito da Henderson Field.

Come abbiamo detto, durante la campagna di Guadalcanal si ebbero soltanto due battaglie tra portaerei, la prima delle quali, chiamata delle Salomone orientali, coinvolse il 24 agosto 1942 tre navi di questo tipo giapponesi e due statunitensi. Essa si concluse con la vittoria degli americani che, al prezzo di soli danni alla loro *Enterprise*, affondarono la piccola portaerei *Ryujo*, un cacciatorpediniere e una nave appoggio e danneggiarono la grande portaerei *Shokaku*.<sup>17</sup>

Nelle settimane successive però si misero in evidenza i sommergibili giapponesi, che danneggiarono il 31 agosto nelle acque delle Salomone la portaerei *Saratoga* e affondarono il 15 settembre la portaerei *Wasp* e un cacciatorpediniere, arrecando danni nella stessa occasione alla nuova corazzata *North Carolina*.

---

17. D'Albas A.: *Marine Impériale: le flottes du Mikado dans la seconde guerre mondiale, d'après des documents japonais inédits*, Parigi, Amiot Dumont, 1954, p. 126-129.

Dopo una serie di occasionali scontri nell'oscurità tra unità sottili, solitamente vinti dai giapponesi, nella notte tra l'11 e il 12 ottobre il contrammiraglio statunitense Scott interruppe con la cosiddetta "battaglia di Capo Esperance" la perdurante passività notturna della flotta americana. Egli infatti, mentre scortava con 2 incrociatori pesanti, 2 incrociatori leggeri e 5 cacciatorpediniere un convoglio di urgentissimi rifornimenti per i marines trincerati attorno ad Henderson Field, si scontrò con uno degli "espressi di Tokio" che aveva una simile funzione logistica e che, al comando del contrammiraglio Goto, allineava 3 incrociatori pesanti e 2 cacciatorpediniere. Dopo alcune incertezze reciproche, meno giustificabili in campo americano dove permaneva il monopolio dei radiolocalizzatori, la superiorità numerica statunitense ebbe la meglio e realizzò finalmente il primo successo tattico navale nell'oscurità. Infatti risultarono affondati l'incrociatore pesante giapponese *Furutaka* e un cacciatorpediniere per parte, mentre un altro cacciatorpediniere americano venne danneggiato per errore dai suoi stessi sezionari, a causa degli immancabili disguidi nel servizio di scoperta radar.

Sotto il profilo strategico invece la battaglia di Capo Esperance non ebbe conseguenze. Infatti entrambi i contendenti riuscirono a sbarcare a Guadalcanal i previsti rifornimenti di uomini e materiali, mentre gli "espressi di Tokio" nipponici continuarono nei giorni successivi a bombardare Henderson Field e a mantenere il controllo notturno in quelle acque.<sup>18</sup>

Il secondo ed ultimo scontro della campagna di Guadalcanal tra navi portaerei avvenne il 26 ottobre e segnò anche l'ultima vittoria aeronavale giapponese. Si trattò della battaglia di Santa Cruz, nata dall'errata informazione nipponica di un'inesistente conquista dell'aeroporto di Henderson Field e dalla conseguente volontà dell'ammiraglio Yamamoto di impedire una presunta evacuazione nemica da Guadalcanal. Il lungo duello tra le opposte portaerei (2 americane e 4 giapponesi) si concluse con la perdita della *Hornet* e di un cacciatorpediniere statunitense e con il danneggiamento di alcune unità d'ambo le parti, tra cui due portaerei nipponiche ed una americana.<sup>19</sup>

Neppure la smentita della falsa notizia relativa alla conquista di Henderson Field scoraggiò l'"espresso di Tokio", che nei giorni seguenti continuò le sue missioni nell'oscurità. Esso conseguì anche un

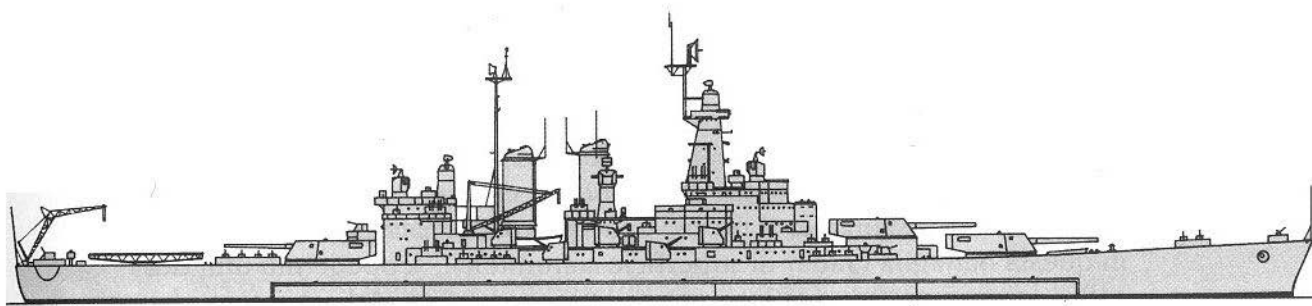
---

18. Toland J.: *L'eclisse del Sol Levante*, cit., p. 564-566.

19. Santoni A.: *Storia generale della guerra in Asia e nel Pacifico, 1937-1945*, vol. II, cit., p. 119-128.

## WASHINGTON

*Nave da battaglia della Marina degli Stati Uniti*



*Scala 1:1250*

### CARATTERISTICHE

*Dislocamento standard:* 38.000 tonnellate

*Dimensioni:*

lunghezza f.t. 222,1 m.

larghezza 33 m.

immersione 10,7 m.

*Apparato motore:*

4 gruppi turboriduttori General Electric;

8 caldaie Babcock;

4 assi

potenza 121.000 HP

*Velocità:* 28 nodi

*Armamento:*

IX-406/45, XX-127/38, LX-40/56,

LIV-20 mm., 2 catapulte e 3 aerei

*Protezione:*

verticale max. 305 mm.

orizzontale max. 117 mm.

armamento max. 406 mm.

torrione mm. 373

controcarenne esterne

*Varo:* 1 giugno 1940

*Servizio:* 15 maggio 1941

*Radiazione:* 1 giugno 1960

### DATI STORICI

*Quando si manifestò evidente il fallimento dei Trattati Navali, anche gli Stati Uniti tornarono a costruire navi da battaglia; le prime furono la **North Carolina** e la **Washington**. Anche con queste unità gli americani tennero fede alla convinzione che fosse preferibile sacrificare la velocità a vantaggio della protezione e dell'armamento. Unità eleganti e ben riuscite, furono duramente impegnate nel corso del conflitto; la **Washington** si rese protagonista dell'affondamento della corazzata nipponica **Kirishima** distrutta dal fuoco ravvicinato nel corso dello scontro notturno di Guadalcanal.*

grosso successo tattico nella notte tra il 12 e 13 novembre 1942, quando 2 corazzate e 11 cacciatorpediniere giapponesi sorpresero presso le coste settentrionali di Guadalcanal – nonostante i radar americani – due divisioni incrociatori comandate dagli ammiragli Callaghan e Scott, mandando a fondo i nuovi incrociatori contraerei *Atlanta* e *Juneau* e 4 cacciatorpediniere nemici, al prezzo di due sole siluranti.

Nei due giorni seguenti però gli aerei di Henderson Field si presero una rivincita diurna, colando a picco la corazzata *Hiei* e l'incrociatore pesante *Kinugasa*, mentre nella notte tra il 14 e il 15 novembre una Squadra americana comprendente le due modernissime corazzate *Washington* e *South Dakota* distrusse la vecchia nave da battaglia *Kirishima* e una silurante, al prezzo di tre propri cacciatorpediniere. Anche in questa battaglia i radar di superficie statunitensi, sebbene più utili del solito, non smentirono la loro generale inaffidabilità, dal momento che furono le navi giapponesi, sempre sprovviste di radiolocalizzatori, a scoprire per prime i bersagli nemici e a mettere il maggior numero di colpi a segno, soprattutto sulla *South Dakota*.<sup>20</sup>

Un'ulteriore conferma di tutto ciò avvenne di lì a poco ed esattamente nella notte del 30 novembre, quando 5 incrociatori e 6 cacciatorpediniere statunitensi, allertati dalla ricognizione aerea diurna, tentarono di intercettare uno degli "espressi di Tokio", composto nell'occasione da soli 8 cacciatorpediniere del contrammiraglio Tanaka, soprannominato "il tenace". Il conseguente scontro notturno di Tassafaronga fu tuttavia una grossa delusione per gli americani che, malgrado i loro radar, persero a causa dei siluri giapponesi l'incrociatore pesante *Northampton* e ricevettero gravissimi danni su altri tre incrociatori, affondando soltanto un cacciatorpediniere nemico.

Con il passare delle settimane e dei mesi la campagna di Guadalcanal fu comunque sempre più condizionata dalla supremazia aerea americana garantita dal possesso di Henderson Field, il cui valore diurno annullò progressivamente i vantaggi navali notturni nipponici. In effetti i continui e animosi "espressi di Tokio" si dimostrarono insufficienti a garantire nelle sole ore di oscurità il dovuto sostegno logistico alle truppe giapponesi sull'isola, sebbene queste ultime contassero a metà novembre 30.000 uomini, contro 29.000 americani.<sup>21</sup>

---

20. Pratt F.: *La flotta degli Stati Uniti nella guerra contro il Giappone*, Roma, editrice G.D.M., 1951, p. 126-127.

21. Potter E. B. - Nimitz C. W.: *La grande guerra sui mari: la drammatica storia delle azioni navali nella seconda guerra mondiale*, cit., p. 350.

Il Quartier Generale imperiale prese atto di questa situazione e il 4 gennaio 1943 ordinò di predisporre lo sgombero di Guadalcanal, che venne portato a termine tra il 1° e l'8 febbraio, senza che la vigilanza umana e strumentale americana si accorgesse di nulla. In tutto furono evacuati tranquillamente 11.083 soldati nipponici, mentre coloro che avevano immolato sull'isola la vita all'Imperatore, spesso nel corso di cariche pressoché suicide, ammontarono a ben 14.800, contro 1.592 morti e 4.183 feriti nelle file dei marines statunitensi.<sup>22</sup>

In campo navale le statistiche finali registrarono una parità di perdite, poiché dopo i sei mesi di campagna ambo le parti lamentarono l'affondamento di 24 unità navali, per un tonnellaggio globale aggirantesi sulle 130.000 tonnellate reciproche.

A conti fatti quindi le perdite più dolorose per i giapponesi furono quelle aeree, soprattutto perché nei cieli di Guadalcanal si esaurì la loro scorta di piloti ben addestrati, che erano diventati veri e propri "assi" combattendo in Cina fin dal 1937 e nelle prime battaglie del Pacifico, da Pearl Harbor a Midway. Nella campagna di Guadalcanal infatti l'aviazione della Marina e quella fino ad allora non intaccata dell'Esercito imperiale dovettero lamentare complessivamente la scomparsa di 893 velivoli e di ben 2.362 piloti, contro meno di 250 apparecchi nemici distrutti. Tutto ciò era aggravato poi dalla già rilevata difficoltà nipponica di rimpiazzare gli abili piloti deceduti, poiché, come abbiamo detto, le scuole di volo giapponesi non erano vivificate dall'apporto dottrinario di aviatori veterani, che le forze aeree imperiali preferivano tenere sulla linea del fuoco fino alla morte.

Sotto il profilo strategico la conquista americana di Guadalcanal e del locale aeroporto, costruito dal nemico ed ampliato poi dai vincitori, permise all'aviazione statunitense di controllare il Mar dei Coralli, impedendo ogni futuro sogno di espansione nipponica verso l'Australia ed appoggiando essa stessa da quella base nelle Salomone meridionali la riconquista del Pacifico sud-occidentale, di cui tratteremo nel prossimo sesto paragrafo.

Non a caso i giapponesi, con l'aviazione decimata e con l'Esercito umiliato dalle sue prime sconfitte, rinunciarono da allora ad ogni azione offensiva in tutto l'oceano – cosa che non era accaduta dopo la pur importante, ma non così determinante battaglia di Midway – e passarono

---

22. U.S. Army in World War II: *The war in the Pacific. Guadalcanal, the first offensive*, Washington 1949, p. 350.

irreversibilmente ad una strategia difensiva, senza peraltro riuscire a respingere nemmeno una volta un'intrapresa operazione americana. Quanto detto fa quindi identificare Guadalcanal e non Midway come il punto di partenza del riflusso della marea, in concomitanza con le altre vittorie alleate ad El Alamein in Africa e a Stalingrado in Unione Sovietica.<sup>23</sup>

Risulta infine evidente che tale successo, come del resto quello di Midway, non fu determinato affatto dalla troppo spesso reclamizzata "superiorità di forze e di tecnologie americane", essendo stato acquisito contro Forze Armate nipponiche di terra, cielo e mare ancora prevalenti numericamente e a dispetto delle deludenti prestazioni dei radar navali di superficie allora in possesso degli Stati Uniti e dei loro alleati.

## **2 Le operazioni navali mediterranee nel 1942**

Il 1942 iniziò per gli inglesi sotto cattivi auspici: le riserve della Royal Navy si erano infatti esaurite a causa dei molteplici impegni su tutti gli oceani, compreso il Pacifico, e la "Mediterranean Fleet", priva di portaerei dal maggio 1941 e di corazzate dal dicembre successivo, non poteva essere rinforzata. Anche Malta, che era stata una spina nel fianco dei traffici dell'Asse diretti in Nord Africa, fu sottoposta alle più intense e distruttive incursioni aeree della sua storia, grazie all'azione incessante del nuovo II Fliegerkorps tedesco, giunto in Sicilia alla fine del 1941 ed in grado di assediare letteralmente dal cielo l'isola britannica.<sup>24</sup>

Pertanto, dopo tre riuscite missioni di rifornimento di Malta, effettuate nel gennaio 1942, gli inglesi dovettero rinunciare ad un identico tentativo nel mese seguente e si trovarono ben presto nell'assoluta necessità di far giungere urgenti munizioni e vettovaglie all'isola, sull'orlo del collasso. Fu così che il 20 marzo 1942 salpò da Alessandria d'Egitto un nuovo convoglio di 4 piroscafi, scortato dal solo naviglio minore rimasto alla "Mediterranean Fleet" e cioè da 4 incrociatori leggeri, 10 cacciatorpediniere e 6 corvette, che si sarebbero poi incontrati in mare con un altro incrociatore leggero e un cacciatorpediniere, usciti dalla stessa Malta.<sup>25</sup>

---

23. P.R.O., fondo ADM 199, cartella 1329: *Occupation of Guadalcanal and islands in the Solomons by allied forces, reports*.

24. Cfr. Weldon H. E. C.: *The artillery defence of Malta*, in "Antiaircraft Journal", anno 1954, n. 3.

25. P.R.O., fondo ADM 199, cartella 681: *Naval operations in Mediterranean 1941-1942*.



La formazione britannica, al comando dell'ammiraglio Vian, fu avvistata nel pomeriggio e nella sera del 21 marzo da sommergibili italiani a sud ovest di Gauda e ciò fece scattare consistenti contromisure dell'Asse, che portarono alla cosiddetta "seconda battaglia della Sirte". Infatti un breve ed inconcludente scontro in quelle stesse acque era già avvenuto il 17 dicembre 1941 tra le navi di scorta di due convogli avversari ed aveva assunto, con una certa esagerazione, il nome di "prima" battaglia della Sirte.

In definitiva, alle prime ore del 22 marzo 1942 salparono dai porti italiani, agli ordini superiori dell'ammiraglio Iachino, la poderosa corazzata *Littorio*, gli incrociatori pesanti *Gorizia* e *Trento*, l'incrociatore leggero *Bande Nere* e 8 cacciatorpediniere. Inoltre vennero scagliati contro il convoglio inglese 108 bombardieri tedeschi e 65 tra bombardieri ed aerosiluranti italiani, cui si aggiunsero circa 200 caccia dell'Asse, incaricati di proteggere gli aerei incursori e le navi italiane in mare.

Per tutta la giornata del 22 marzo il complesso navale britannico fu fortemente attaccato dal cielo, ma riuscì ad evitare ogni danno. Contemporaneamente – e per l'esattezza a partire dalle ore 14.26 – esso venne impegnato anche dalle suddette navi italiane al largo del golfo della Sirte. Per primi intervennero i tre incrociatori italiani, che si trovavano più avanzati e che erano agli ordini dell'ammiraglio Parona; quindi, dopo un provvisorio allontanamento di questi ultimi, entrò in lizza anche la *Littorio* con i suoi temibili cannoni da 381 mm.

Nell'occasione però la tattica scelta dall'ammiraglio Iachino non fu delle migliori. Egli infatti perseguì il difficilissimo obiettivo di aggirare di prora il convoglio nemico, che in tal modo, considerata la direzione del vento, fu grandemente avvantaggiato nel suo intento di proteggersi dietro cortine di fumo e di lanciare attraverso di esse veloci puntate controffensive con i suoi incrociatori e cacciatorpediniere di scorta. Meglio sarebbe stato invece aggirare l'avversario di poppa togliendogli il favore del vento o, in ultima analisi, tentare di prenderlo tra due fuochi suddividendo tatticamente le forze.<sup>26</sup>

In conclusione, quando calarono le tenebre su quello che risultò il più lungo contatto balistico dell'intera guerra nel Mediterraneo, il complesso navale britannico, pur rallentato dagli ingombranti piroscafi e attaccato contemporaneamente anche dal cielo, poté sfuggire alle navi

---

26. Iachino A.: *Le due Sirti: guerra ai convogli in Mediterraneo*, Milano, Mondadori, 1953, p. 230-231 e Santoni A.: *La seconda battaglia navale della Sirte*, Roma, Dell'Ateneo, 1982, p. 40-42.

di Iachino e di Parona, avendo subito solo leggeri danni su tre cacciatorpediniere e avendo colpito da parte sua, sebbene in modo assai lieve, la corazzata *Littorio*.

Purtroppo, lungo la rotta di ritorno alle basi, la formazione italiana perse per naufragio i cacciatorpediniere *Lanciere* e *Scirocco*, che non resistettero al mare in tempesta e sui quali si salvarono complessivamente solo 17 uomini. Da parte sua il convoglio britannico, rallentato di due ore rispetto alla tabella di marcia, raggiunse Malta nella mattinata del 23 marzo, ad eccezione del più lento dei quattro piroscafi, che venne affondato da aerei tedeschi a venti miglia dall'isola.

I tre rimanenti mercantili giunti a destinazione iniziarono quindi ad essere faticosamente e lentamente svuotati dai pochi mezzi di scarico portuali rimasti a Malta dopo i precedenti bombardamenti, operazione che fu inoltre frequentemente interrotta dalle continue nuove incursioni aeree. Si giunse così al 26 e al 27 marzo quando i tre piroscafi inglesi, ancora non completamente scaricati, vennero distrutti all'ormeggio sotto due dei tanti bombardamenti aerei germanici.<sup>27</sup>

\* \* \* \* \*

La mancata utilizzazione dell'intero carico trasportato dal convoglio di marzo indusse le autorità inglesi ad organizzare l'11 giugno 1942 due contemporanei convogli per Malta, uno proveniente direttamente dal Regno Unito attraverso Gibilterra e l'altro da Alessandria, con la speranza di farne arrivare almeno uno a destinazione. Tale operazione dette origine alla cosiddetta "battaglia aeronavale di Mezzo Giugno".

Consideriamo innanzi tutto la sorte del convoglio di Alessandria (operazione "Vigorous") che, pur essendo il più nutrito con i suoi 11 piroscafi, era scortato dai soli incrociatori leggeri e cacciatorpediniere dell'ammiraglio Vian, a causa della perdurante mancanza di corazzate e di portaerei nella "Mediterranean Fleet". Tra il 14 e il 15 giugno esso venne continuamente attaccato da aerei dell'Asse, che eliminarono due mercantili e due cacciatorpediniere, mentre un altro cacciatorpediniere venne colato a picco da motosiluranti tedesche. Infine alle prime ore del 16 l'incrociatore leggero *Hermione* fu affondato dal sommergibile germanico *U-205*. Nel frattempo aerei britannici avevano avvistato la flotta da battaglia italiana, uscita in mare fin dal 14 giugno agli ordini dell'ammiraglio Iachino, ciò che indusse l'ammiraglio Harwood (nuovo Comandante della "Mediterranean Fleet" in sostituzione di Cunningham,

---

27. P.R.O., fondo ADM 199, cartella 681: *Naval operations in Mediterranean 1941-1942*.

destinato a più alti incarichi) a far rientrare tale convoglio ad Alessandria, rinunciando così a rifornire Malta da levante.<sup>28</sup>

Anche la flotta italiana venne attaccata dal cielo, non senza essere stata preavvertita dai segnali del radar "Dete" imbarcato sul cacciatorpediniere *Legionario*, prima unità nazionale ad impiegare operativamente un radiolocalizzatore. All'alba del 15 giugno l'incrociatore pesante *Trento* fu colpito da un aerosilurante e poco dopo esso venne definitivamente affondato da un sommergibile, mentre la corazzata *Littorio* fu raggiunta prima da una bomba e, nella notte seguente, da un siluro aereo, riportando gravi danni. Quest'ultimo avvenimento determinò il rientro alle basi della nostra flotta.

Il secondo convoglio britannico, proveniente dal Regno Unito e transitato da Gibilterra, era composto da sei piroscafi ed era protetto da navi della flotta atlantica, cioè da una vecchia corazzata, 2 portaerei, 4 incrociatori leggeri e 17 cacciatorpediniere (operazione "Harpoon"). Esso venne preso di mira innanzi tutto da aerei italiani e perse un mercantile nella giornata del 14, poco prima cioè che la scorta pesante rientrasse a Gibilterra, secondo i consueti ordini che vietavano ad essa di attraversare il pericolosissimo canale di Sicilia.

Tale convoglio procedette quindi verso est con i residui cinque piroscafi e sotto la protezione del solo incrociatore contraereo *Cairo* e di 9 cacciatorpediniere, che nella mattinata del 15 giugno sostennero a sud di Pantelleria un combattimento con la 7<sup>a</sup> divisione navale italiana dell'ammiraglio Da Zara, composta dagli incrociatori leggeri *Eugenio di Savoia* e *Montecuccoli* e da 5 cacciatorpediniere e appoggiata dal cielo da squadriglie dell'Asse. Durante quest'azione aeronavale, svoltasi tra cortine fumogene che fecero mal interpretare i reali risultati ottenuti, gli inglesi tennero strettamente a ridosso del convoglio il loro incrociatore contraereo (inadatto ad un combattimento di superficie) e 4 cacciatorpediniere, inviando le rimanenti 5 siluranti a contrastare più da presso la nostra 7<sup>a</sup> divisione. Nella circostanza gravi danni furono subiti dal cacciatorpediniere italiano *Vivaldi* e dal cacciatorpediniere britannico *Bedouin*, finito poi dall'Aeronautica, mentre avarie minori toccarono ad altre unità da ambo le parti.<sup>29</sup>

28. P.R.O., fondo ADM 199, cartella 1244: *Operation "Vigorous", reports 1942*.

29. Ufficio Storico della Marina Militare: *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, vol. V: *Le azioni navali in Mediterraneo dal 1° aprile 1941 all'8 settembre 1943*, Roma 1970, p. 253-280 e P.R.O., fondo ADM 199, cartella 835: *Operation "Harpoon" military convoy, reports 1942*.

Più gravi furono le perdite inferte contemporaneamente al convoglio vero e proprio dalla concomitante pressione aerea dell'Asse: infatti un altro piroscafo venne colato a picco e due talmente danneggiati da essere poi autoaffondati dagli stessi inglesi. Giunti poi nei pressi di Malta, i resti del convoglio andarono sulle mine, con la conseguente perdita del cacciatorpediniere polacco *Kujawiak* e di un dragamine, cosicché l'operazione "Harpoon" si concluse con l'arrivo nell'isola di due soli mercantili più o meno danneggiati, oltre al posamine veloce *Welshman*, che trasportava rifornimenti urgenti. Le complessive 15.000 tonnellate di materiale sbarcato a Malta permisero comunque all'isola britannica di prolungare la sua resistenza fino al successivo convoglio d'agosto.

\* \* \* \* \*

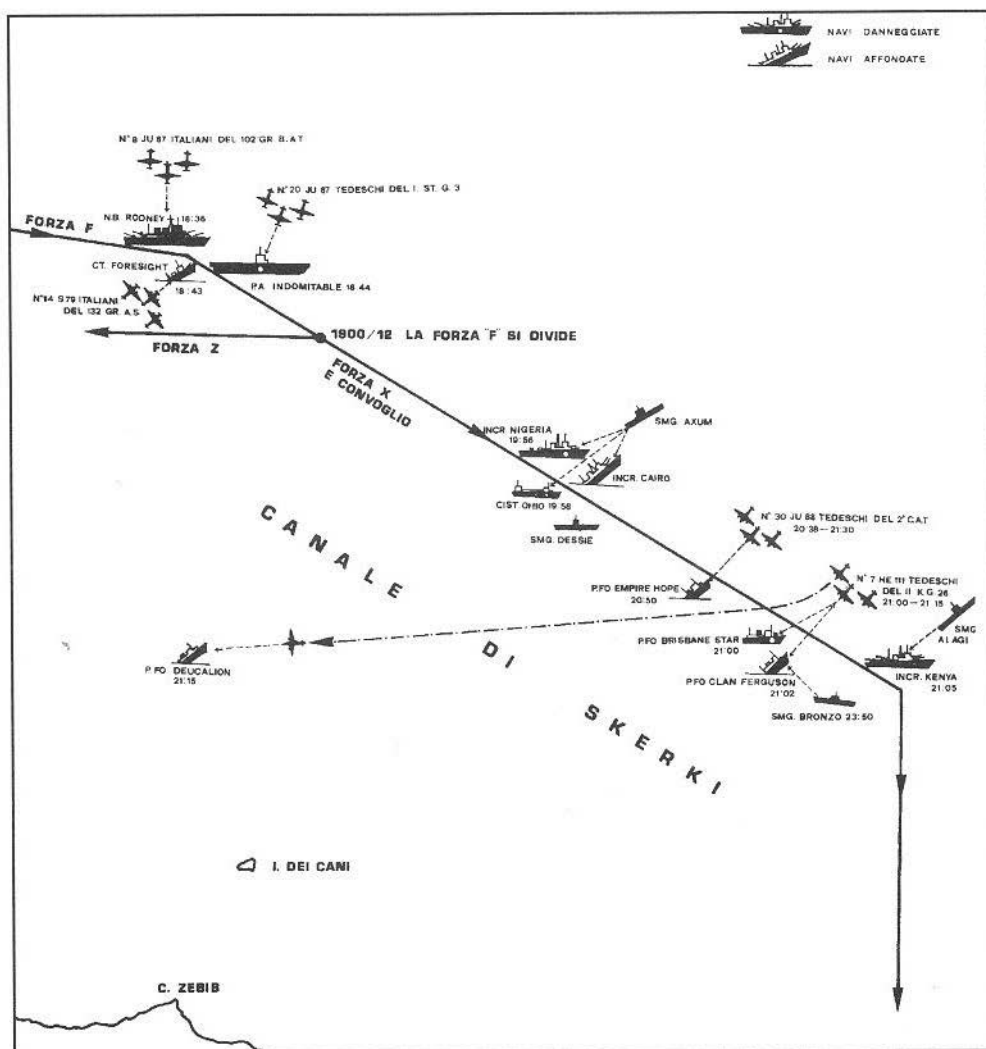
Il 10 agosto 1942 attraversò lo stretto di Gibilterra, sotto una potente scorta, un convoglio di 14 mercantili proveniente dalla Gran Bretagna e diretto ancora una volta a Malta (operazione "Pedestal"). Avvertiti da informatori residenti ad Algesiras, i responsabili dell'Asse si prepararono a contrastare la marcia di questo complesso nemico in quella che fu definita la "battaglia aeronavale di Mezzo Agosto", utilizzando sommergibili ed aerei nel Mediterraneo occidentale e motosiluranti e due divisioni di incrociatori nel canale di Sicilia. Nella circostanza Supermarina non poteva fare molto di più, a causa della penuria di nafta e di unità di scorta, che rendeva problematica l'uscita in mare delle nostre corazzate.<sup>30</sup>

Durante il giorno 11 si svilupparono i previsti attacchi subacquei al convoglio britannico ed in tale occasione il sommergibile tedesco *U-73* colò a picco la vecchia portaerei *Eagle*. All'alba seguente si scatenò quindi l'offensiva aerea, che portò al danneggiamento di un'altra portaerei e all'affondamento di un piroscafo e di un cacciatorpediniere inglesi, prima che, come di consueto, la scorta pesante abbandonasse il convoglio all'imboccatura del canale di Sicilia, lasciandolo sotto la protezione di soli 4 incrociatori leggeri e 12 cacciatorpediniere.

Proprio nel canale di Sicilia si verificò il massimo contrasto navale dell'Asse. Iniziarono alcuni dei 18 sommergibili italiani impiegati nell'intera operazione, che nella notte del 12 agosto mandarono a fondo l'incrociatore contraereo *Cairo* e un piroscafo, lamentando però la perdita complessiva di due dei loro. Quindi alle prime ore del 13 il convoglio inglese, rinforzato nel frattempo da un incrociatore e da due cacciator-

---

30. Mattesini F.: *La battaglia aeronavale di Mezzo Agosto*, Roma, Dell'Ateneo, 1986, p. 102-118.



Attacco dei sommergibili e degli aerei - 12 agosto 1942





pediniere, subì violenti attacchi ad opera di motosiluranti italiane, perdendo l'incrociatore leggero *Manchester* e tre mercantili. Infine altri quattro piroscafi furono distrutti nel corso di quella stessa giornata dall'aviazione tedesca.<sup>31</sup>

Mancò a questo punto il previsto intervento nelle acque di Pantelleria dei nostri incrociatori (3 pesanti e 3 leggeri), missione che fu ritenuta da Supermarina troppo rischiosa e che venne quindi sospesa. Sfortunatamente il sommergibile inglese *Unbroken* intercettò presso le isole Eolie queste unità italiane sulla rotta di ritorno e danneggiò molto gravemente il *Bolzano* e l'*Attendolo*.

Nonostante tali inconvenienti, la vittoria tattica nella "battaglia di Mezzo Agosto" deve essere attribuita alle forze aeronavali dell'Asse, che eliminarono una portaerei, due incrociatori, un cacciatorpediniere e nove piroscafi del convoglio nemico. Non altrettanto bene andarono invece le cose in campo strategico, poiché i residui cinque mercantili britannici giunti a Malta scaricarono sul posto 43.000 tonnellate di materiali, viveri e carburante, che permisero all'isola di risollevarsi definitivamente e di riprendere le peculiari funzioni offensive, come era nelle intenzioni di Londra.<sup>32</sup>

L'accresciuta efficienza di Malta rese tra l'altro nuovamente possibile il pieno sfruttamento delle ininterrotte informazioni ULTRA riguardanti i convogli italiani e determinò quindi una seconda e purtroppo definitiva crisi del nostro traffico marittimo per la Libia. Infatti i sommergibili e gli aerosiluranti basati nell'isola, di un nuovo modello con maggiore autonomia, attaccarono con rinnovata baldanza soprattutto quei mercantili nemici che, in base alle indicazioni di Bletchley Park, trasportavano combustibili liquidi, allo scopo di immobilizzare le forze terrestri ed aeree dell'Asse operanti nel deserto. Di contro i rifornimenti per l'VIII Armata britannica in Egitto affluivano in grande quantità circumnavigando l'Africa.

Per prevenire un incolmabile rafforzamento locale degli inglesi, Rommel sferrò alla fine di agosto 1942 sul fronte di El Alamein un'ultima offensiva, che tuttavia urtò contro un'accanita resistenza e che si esaurì ben presto proprio a causa della penuria di carburanti, oltre che di un'ormai irreversibile inferiorità materiale.

---

31. Santoni A. - Mattesini F.: *La partecipazione tedesca alla guerra aeronavale nel Mediterraneo (1940-1945)*, cit., p. 242-248.

32. P.R.O., fondo ADM 199, cartelle 1242 e 1243: *Operation "Pedestal", reports 1942*.

Il 22 settembre lo stesso Rommel, per ragioni di salute, venne sostituito nel comando dell'Afrika Korps dal generale Stumme e il 23 ottobre 1942 gli inglesi scatenarono, con preponderanti forze terrestri ed aeree, quella violenta controffensiva che è passata alla storia come "battaglia di El Alamein" e che causò il crollo dell'Esercito italo-tedesco in Libia, culminato nella caduta di Tripoli il 23 gennaio 1943.<sup>33</sup>

\*\*\*\*\*

Nel frattempo altri decisivi avvenimenti erano giunti a maturazione nell'estremità occidentale del Mediterraneo. Fin dal luglio 1942, infatti, gli Stati Maggiori anglo-americani avevano deciso di eseguire un'invasione dei possedimenti francesi del Marocco e dell'Algeria (operazione "Torch"), dopo essersi garantiti l'appoggio o almeno la non completa ostilità dei locali Comandi, ufficialmente dipendenti dal Governo filonazista di Vichy. Il 5 novembre il generale statunitense Eisenhower prese il comando dell'operazione "Torch" e l'8 novembre ebbero inizio gli sbarchi anglo-americani a Casablanca, Orano ed Algeri, che cinque giorni dopo portarono al completo controllo alleato dell'Algeria e del Marocco, nonostante sporadici episodi di resistenza francese.

Un esempio di questi ultimi atti fu il duello a distanza tra le batterie e le navi francesi di Casablanca e le unità da guerra alleate, tra le quali si mise in evidenza per la precisione del tiro la potente corazzata americana *Massachusetts*, attualmente conservata come nave-museo a Fall River presso Boston.<sup>34</sup>

La reazione dell'Asse all'operazione "Torch" fu quasi esclusivamente politica e si risolse in una pesante rappresaglia ai danni della Francia, con l'occupazione italo-tedesca della Tunisia, della Corsica e della Provenza, fino ad allora lasciate sotto il controllo del Governo collaborazionista del maresciallo Petain. A questo punto le autorità francesi, per prevenire un'eventuale cattura italo-tedesca della flotta ancorata a Tolone, ordinarono coraggiosamente il suo autoaffondamento, che venne realizzato con successo il 27 novembre 1942.

Nemmeno l'occupazione della Tunisia fruttò i vantaggi sperati da Roma e da Berlino. Infatti la conseguente ed indiscutibile abbreviazione delle linee di comunicazione dell'Asse con il Nord Africa e l'acquisizione di nuovo spazio di manovra ad occidente dopo la ritirata di El Alamein non

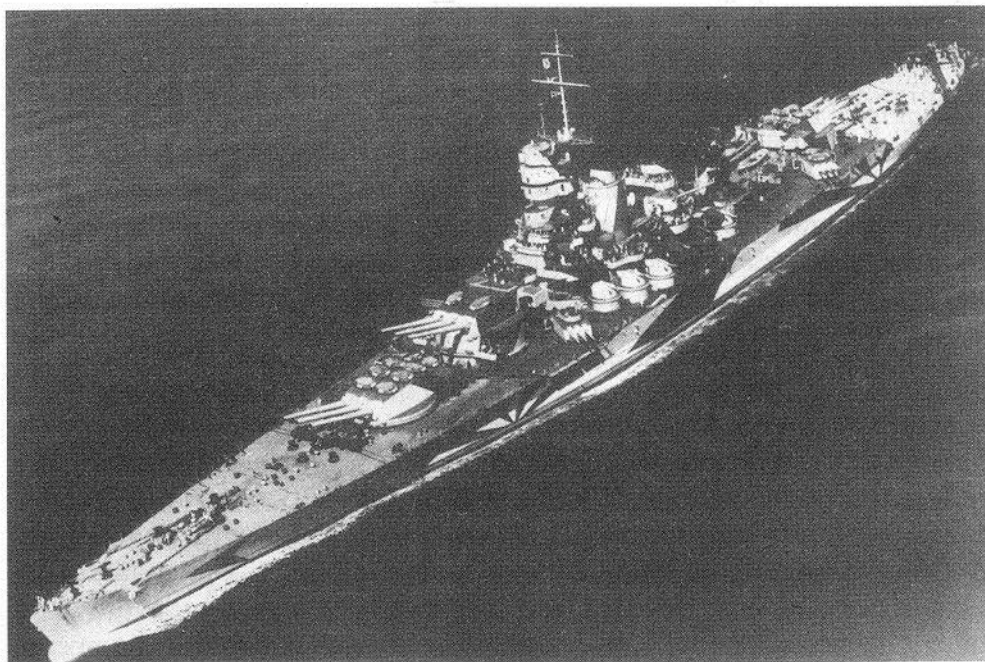
---

33. P.R.O., fondo ADM 199, cartella 836: *North African campaign 1942-1943*.

34. Friedman N. - Lott A. S. - Sumrall R. F.: *U.S.S. "Massachusetts" (BB 59)*, Fall River, Massachusetts Memorial Committee, 1985, p. 25.

determinarono alcun miglioramento della nostra situazione militare, soprattutto a causa dell'ininterrotta falcidia dei convogli tra l'Italia e le sponde africane. Solo quindi con grandi sacrifici le truppe italo-tedesche tennero il nuovo fronte tunisino fino al 13 maggio 1943, quando anche quest'ultimo lembo di terra africana cadde nelle mani degli anglo-americani.<sup>35</sup>

Oltre a falcidiare il traffico marittimo dell'Asse, gli alleati attaccarono dal cielo le basi navali della penisola, servendosi anche dei nuovi arrivati quadrimotori americani. Così il 4 dicembre 1942 fu bombardata Napoli, dove venne affondato l'incrociatore leggero *Attendolo* e furono danneggiati altri due incrociatori e quattro cacciatorpediniere. Conseguenza di ciò fu il trasferimento a La Spezia delle nostre maggiori navi da guerra e lo spostamento da Messina a La Maddalena di due incrociatori pesanti tenuti fino ad allora in posizione avanzata. Uno di essi però, il *Trieste*, fu colato a picco nel porto sardo il 10 aprile 1943 da aerei statunitensi, che poi il 19 dello stesso mese danneggiarono a La Spezia la corazzata *Littorio* e affondarono il cacciatorpediniere *Alpino*.<sup>36</sup>



Corazzata "Vittorio Veneto", estate 1943

35. Krieg E.: *La guerra nel deserto*, vol. III: *La fine dell'Afrika Korps*, Ginevra, Crémille, 1969, p. 213-215.

36. Bargoni F.: *Tutte le navi militari d'Italia*, Roma, Ufficio Storico della Marina militare, 1987, p. 23, 158 e 229.

### 3 L'invasione della Sicilia, l'armistizio e la cobelligeranza

All'inizio del 1943, dopo la vittoria ad El Alamein e la facile occupazione dell'Algeria e del Marocco e in vista della conquista di Tripoli e della liberazione della Tunisia, gli alleati (soprattutto gli inglesi) mirarono al completo controllo del Mediterraneo centro-occidentale. Per conseguire questo obiettivo era necessario prevedere l'invasione dell'Italia, operazione che avrebbe anche minacciato da sud la stessa sicurezza della Germania e avrebbe rinnovato la tradizionale "strategia periferica" britannica.

Il 18 gennaio 1943 i Capi di Stato Maggiore alleati, riuniti nella conferenza di Casablanca, presero a tale riguardo la decisione definitiva, identificando nella Sicilia il primo obiettivo della campagna d'Italia.

A sua volta la scelta della Sicilia fu determinata dalla volontà inglese di realizzare immediatamente il libero passaggio marittimo al centro del Mediterraneo e dalla necessità di garantire alle truppe d'invasione un'adeguata copertura aerea partente dal Nord Africa e da Malta, in mancanza di un sufficiente numero di portaerei che né gli inglesi né gli americani potevano mettere allora a disposizione del Comando alleato.<sup>37</sup>

Questi validi motivi che indussero gli anglo-americani ad invadere la Sicilia (operazione "Husky") anziché la Sardegna – altro possibile obiettivo considerato – non furono intuiti dagli Stati Maggiori dell'Asse, che in quell'epoca tendevano pericolosamente a sopravvalutare le possibilità operative del nemico, ritenendolo in grado di sferrare un'invasione ad un raggio ben più vasto di quello effettivamente consentito dai suoi mezzi reali.<sup>38</sup>

Oltre a ciò i Servizi informativi italo-tedeschi vennero abilmente ingannati dall'operazione di depistaggio inglese "Mincemeat", che mirò a rafforzare tra gli strateghi di Roma e di Berlino la convinzione che fosse proprio la Sardegna oppure la Grecia l'obiettivo primario degli alleati. Ai primi di maggio del 1943 infatti un sommergibile britannico lasciò cadere in mare, al largo delle spiagge spagnole di Huelva, il cadavere di un falso maggiore di nome Martin, appartenente ai Royal Marines e avente

---

37. Santoni A.: *Le operazioni in Sicilia e in Calabria (luglio-settembre 1943)*, Roma, Ufficio Storico dello S.M. Esercito, 2ª edizione, 1989, p. 26-29.

38. Un'identica incomprensione emerge ancora oggi da numerosi resoconti, che ironizzano sul presunto errore alleato di aver invaso l'Italia nella sua estremità meridionale.

con sé artefatti documenti che lasciavano intravedere l'intenzione alleata di invadere la Sardegna o la Grecia. Le autorità spagnole – proprio come speravano gli inglesi – informarono del contenuto dei rinvenuti documenti i militari tedeschi, che caddero così nel tranello, rafforzando le loro posizioni in territorio ellenico e sardo e alleggerendo invece il loro dispositivo nell'Italia meridionale.<sup>39</sup>

L'errata convinzione italo-tedesca che la Sicilia non fosse il principale ed immediato obiettivo anglo-americano non venne scossa nemmeno dai pur pesanti e sintomatici bombardamenti sulla vicina isola di Pantelleria, che il generale Eisenhower, Comandante supremo delle forze alleate, lanciò a partire dall'8 maggio 1943 nell'intento di neutralizzare il locale aeroporto in caverna. L'isola si arrese l'11 giugno e da allora rappresentò un'eccellente base avanzata per gli aerei da caccia alleati destinati ad appoggiare l'operazione "Husky".

Quest'ultima scattò all'alba del 10 luglio, quando reparti anfibi americani e britannici sbarcarono a cavallo della cuspide meridionale della Sicilia, preceduti nella notte da lanci di paracadutisti. L'11 e il 13 furono occupate rispettivamente Siracusa ed Augusta, dove si registrarono i primi casi di sbandamento delle nostre truppe, determinati in gran parte dalla convinzione che la guerra fosse ormai perduta. Sempre tenace fu invece la difesa opposta dalle due divisioni tedesche presenti sull'isola (la "Goering" e la "Sizilien" con organici ridotti, ma spalleggiate da reparti di paracadutisti), che furono affiancate dai più agguerriti contingenti del Regio Esercito.<sup>40</sup>

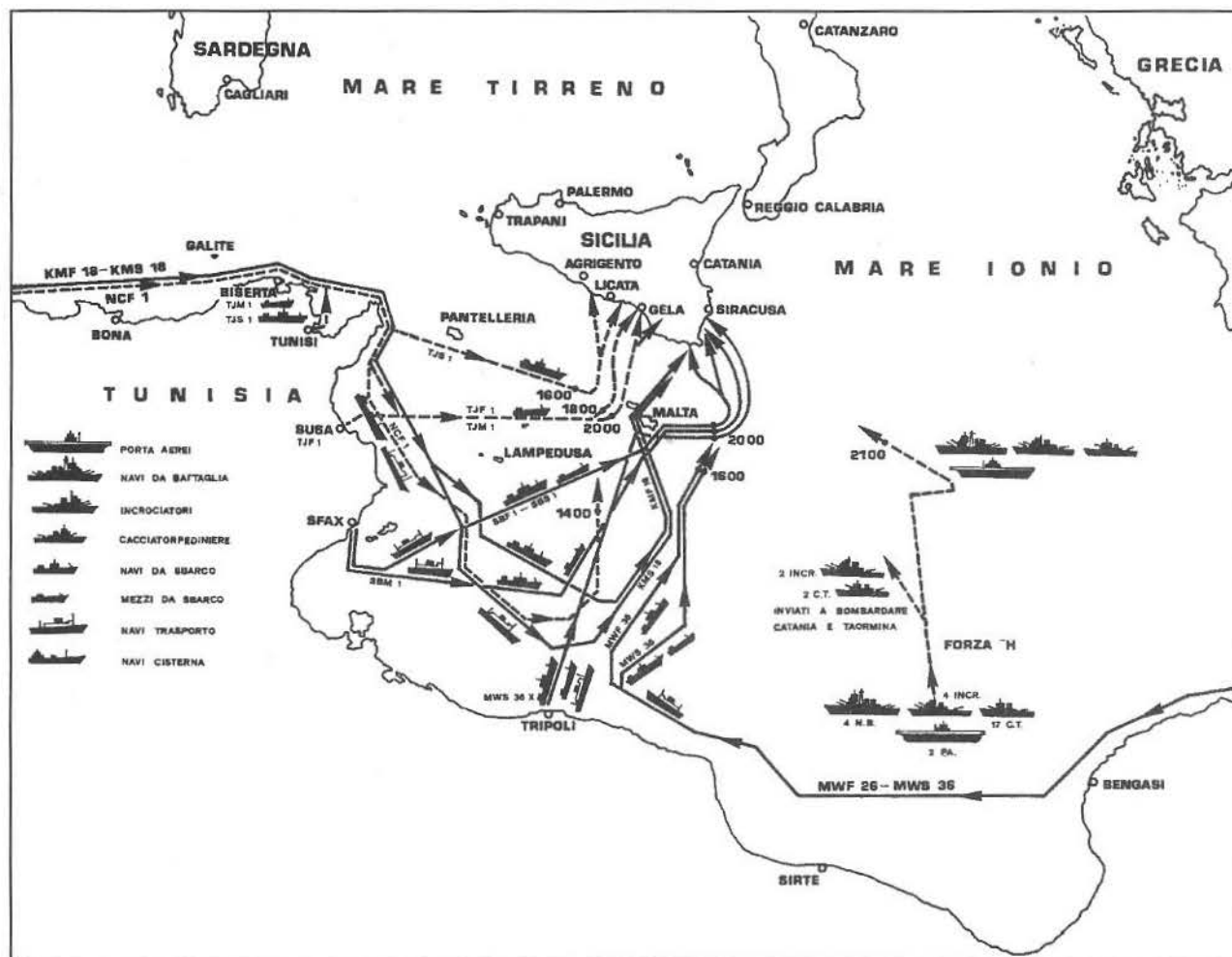
Sul mare il contrasto dell'Asse fu piuttosto limitato e si risolse in poco redditizie azioni di sommergibili ed in una più fortunata incursione dell'incrociatore leggero italiano *Scipione Africano* che, in trasferimento da Napoli a Taranto, si imbatté alle prime ore del 17 luglio in alcune motosiluranti inglesi, affondandone una con l'aiuto del nuovo radar di bordo. Non avvenne invece l'auspicato intervento della nostra flotta da battaglia, che denunciò penuria di combustibile e di naviglio di scorta, mentre due puntate offensive ad opera di altrettante divisioni incrociatori contro il porto di Palermo, allora in mano nemica, vennero interrotte il 6 e l'8 agosto, quando i rispettivi Comandanti (ammiragli

---

39. Her Majesty's Stationery Office: *Grand strategy*, vol. IV, Londra, H.M.S.O., 1972, p. 370.

40. Marcon T.: *Augusta 1940-1943: cronache della piazzaforte*, Roma, Dell'Ateneo & Bizzarri, 1980, p. 117-139.

Invasione della Sicilia - operazione "Husky" - 10 luglio 1943





Oliva e Fioravanzo) ebbero la sensazione di andare incontro ad un sacrificio inutile.<sup>41</sup>

Frattanto il 25 luglio era stato deposto Mussolini ed era stato nominato dal Re un nuovo Governo presieduto dal maresciallo Badoglio, che, pur proclamando la prosecuzione della guerra per non insospettire i tedeschi, intavolò con gli alleati serie trattative miranti ad un armistizio. Pertanto il 12 agosto il generale Castellano, ufficiale di fiducia di Badoglio, partì alla volta di Lisbona, dove si incontrò con rappresentanti anglo-americani, che si dimostrarono comunque interessati soltanto ad accettare una resa incondizionata dell'Italia, promettendoci in cambio un futuro temperamento delle relative clausole, in proporzione al successivo apporto dato dal nostro Paese alla causa alleata. Fallì invece, per alcune incomprensioni, l'accordo mirante ad un aviosbarco americano nei pressi di Roma, che avrebbe avuto lo scopo di costringere i tedeschi ad abbandonare la capitale.

Purtroppo la sempre più compromessa situazione militare italiana tolse ogni sostegno alle argomentazioni del nostro delegato. Infatti sul fronte bellico, dopo una serie di ritirate, anche Messina dovette essere evacuata il 17 agosto, segnando con la sua caduta la fine della campagna di Sicilia.<sup>42</sup>

Il 3 settembre truppe britanniche oltrepassarono lo Stretto e sbarcarono in Calabria, mettendo piede per la prima volta sul continente europeo. Sollecitato da siffatti avvenimenti, il maresciallo Badoglio accettò le richieste alleate e autorizzò la firma dell'armistizio, che quindi venne siglato dal generale Castellano alle ore 17.30 di quello stesso 3 settembre 1943 nel villaggio di Cassibile, in provincia di Siracusa. Le parti contraenti convennero tuttavia che l'armistizio sarebbe stato tenuto segreto fino all'esecuzione di un nuovo sbarco anglo-americano sulla penisola, di cui però naturalmente gli alleati tennero celata l'ubicazione e la data.

Il 7 settembre Supermarina convocò a Roma una riunione di ammiragli, allo scopo di studiare le misure necessarie per prevenire eventuali colpi di mano tedeschi contro le nostre navi. Non fu invece comunicata ai presenti alcuna notizia sull'avvenuta firma dell'armistizio, poiché Supermarina aveva ricevuto al riguardo solo informazioni generiche, sotto

---

41. In quest'ultima occasione in effetti, a nostra insaputa, l'ULTRA Intelligence aveva messo sull'avviso i comandi alleati. Cfr: Santoni A: *Il vero traditore: il ruolo documentato di ULTRA nella guerra del Mediterraneo*, cit., p. 242-246.

42. Maltese P.: *Lo sbarco in Sicilia*, Milano, Mondadori, 1981, p. 328-329.

il vincolo del più assoluto segreto. In quella stessa sera gli alleati ci avvertirono che l'8 settembre sarebbe stato il giorno della proclamazione dell'armistizio e che il previsto sbarco sullo stivale e precisamente a Salerno sarebbe avvenuto all'alba successiva. Inutilmente il Governo Badoglio chiese un rinvio dell'annuncio, che invece lo stesso generale Eisenhower proclamò alla radio alle 17.30 di quell'8 settembre 1943 e che quindi fu necessariamente confermato poco dopo dal Governo italiano.

Alla data dell'armistizio la Marina italiana giunse dopo aver perduto in guerra 380 unità militari per 334.757 tonnellate e 1.278 navi mercantili per 2.272.707 t.s.l. e dopo aver lamentato la morte di 23.640 uomini.<sup>43</sup>

\* \* \* \* \*

La Regia Marina, in obbedienza al giuramento dato al Sovrano e in ottemperanza agli ordini ricevuti dalle legittime autorità del Paese, ritenne doveroso, per le sorti future della Nazione, applicare lealmente il concluso accordo armistiziale e rinunciare all'autoaffondamento delle navi, che pure era stato contemplato tra le misure eccezionali.<sup>44</sup>

A questo punto la più immediata necessità era quella di sottrarre alla prevedibile rappresaglia tedesca il nucleo della nostra flotta, trasferendolo temporaneamente da La Spezia a La Maddalena, in attesa di conoscere la sua finale destinazione concordata con gli alleati. Pertanto all'alba del 9 settembre 1943 le unità di La Spezia incontrarono in mare quelle provenienti da Genova ed insieme proseguirono verso sud ovest.

Appena giunta però a ponente della Corsica la flotta italiana, al comando dell'ammiraglio Bergamini, venne avvistata da ricognitori tedeschi e poi attaccata nel golfo dell'Asinara da aerei della 3<sup>a</sup> Luftflotte, decollati dalla Francia meridionale e armati con speciali bombe a razzo teleguidate. Due di questi rivoluzionari ordigni raggiunsero malauguratamente la nuovissima corazzata *Roma*, nave ammiraglia, che esplose e affondò alle 16.15, trascinando negli abissi l'ammiraglio Bergamini e 1.351 uomini dell'equipaggio. Anche la corazzata *Littorio*, ora ribattezzata *Italia*, fu colpita da una bomba del genere, ma venne solo danneggiata.<sup>45</sup>

43. Ufficio Storico della Marina Militare: *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, vol. I: *Dati statistici*, cit., p. 210, 222 e 239.

44. Si ricorda che i due più famosi autoaffondamenti di altrettante flotte nazionali erano stati rispettivamente attuati dai tedeschi a Scapa Flow il 21 giugno 1919 e dai francesi a Tolone il 27 novembre 1942.

45. Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare (A.U.S.M.M.), fondo "Naviglio militare 1940-1943", cartella R-5 bis.



*Ammiraglio Raffaele de Courten, Capo di S.M. e Ministro della Marina dal luglio 1943*

Nonostante la suddetta dolorosa perdita, la flotta italiana continuò la sua navigazione dirigendo su Bona, poiché le era giunta notizia dell'occupazione tedesca di La Maddalena. Tuttavia al mattino del 10 settembre essa si incontrò con una Squadra navale inglese, formata dalle corazzate *Valiant* e *Warspite* e da 8 cacciatorpediniere, e fu accompagnata a Malta. Qui erano frattanto giunte anche le nostre due più vecchie corazzate *Andrea Doria* e *Caio Duilio*, nonché tre incrociatori e un cacciatorpediniere, tutte unità provenienti da Taranto ed anch'esse attaccate in mare da aerei tedeschi, per fortuna senza conseguenze.

Contemporaneamente avvenivano altri luttuosi episodi, come l'affondamento da parte germanica dei due cacciatorpediniere *Da Noli* e *Vivaldi* sempre nelle acque dell'Asinara. Ci fu poi una lunga serie di catture tedesche in porto e di autoaffondamenti di nostro naviglio militare e mercantile in procinto di cadere nelle mani dell'ex alleato, come vedremo nell'analisi conclusiva al termine di questo paragrafo.

Durante tale fase di conflittualità non ancora ufficializzata con la Germania, ebbe luogo il 23 settembre 1943 un importantissimo avvenimento di carattere politico: l'accordo tra gli ammiragli Cunningham e de Courten, rispettivamente Comandante in Capo delle forze navali alleate nel Mediterraneo e nuovo Ministro e Capo di Stato Maggiore

della Regia Marina. Con questo “gentlemen’s agreement” tutte le residue navi da guerra e mercantili italiane furono poste incondizionatamente a disposizione delle Nazioni Unite e, d’intesa con il Governo Badoglio, ubicato a Brindisi, furono ritenute impiegabili sotto bandiera italiana in operazioni belliche di volta in volta stabilite dal Comando alleato. Grazie a tale decisione venne risolto positivamente il dilemma, sollevato anche dal generale Eisenhower, Comandante supremo alleato, sull’utilizzazione o sullo scioglimento delle nostre Forze Armate dopo l’armistizio. <sup>46</sup>

La successiva firma a Malta del cosiddetto “armistizio lungo” del 29 settembre 1943 rappresentò poi l’immediata premessa alla formale dichiarazione di guerra dell’Italia alla Germania. Questa avvenne il 13 ottobre seguente, con un discutibile ritardo che dette ai tedeschi qualche appiglio giuridico, se non morale, per giustificare alcune loro sanguinose rappresaglie ai danni di nostri reparti soprattutto nell’Egeo. Da quel momento l’Italia, non avendo ottenuto dagli anglo-americani la qualifica di alleato a tutti gli effetti, divenne ufficialmente un Paese “cobelligerante” al fianco delle Nazioni Unite. <sup>47</sup>

È opportuno anche ricordare che il 10 novembre 1943 iniziò nella parte dell’Italia liberata l’attività della “Commissione Alleata di Controllo”, posta alle dirette dipendenze del Comandante in Capo alleato nel Mediterraneo. Essa era articolata in tre sezioni principali, preposte ai contatti con ciascuna delle Forze Armate del Regno, oltre che in una serie di sottocommissioni interessate a questioni di dettaglio. <sup>48</sup>

In quel momento la Regia Marina, pur dopo le razzie germaniche nei porti del centro-nord, rappresentava la Forza Armata nazionale più compatta, disponendo ancora di 5 corazzate, 9 incrociatori, 33 tra cacciatorpediniere e torpediniere, 19 corvette, 36 sommergibili e 42 motosiluranti,

---

46. U.S. Department of State: *Foreign Relations of the United States. Diplomatic Papers, Europe 1943*, Washington 1964, vol. II, p. 369.

47. P.R.O., fondo FO 371, cartella 37371: *Italian foreign policy 1943: relations with countries at war with the Allies*. Per gli accennati e tristi episodi nell’Egeo, tra cui quelli di Lero e di Cefalonia, vds. Ufficio Storico della Marina Militare: *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, vol. XVI: *Avvenimenti in Egeo dopo l’armistizio*, Roma 1972.

48. Harris C.R.S.: *Allied military administration of Italy 1943-1945*, Londra, H.M.S.O.1957, p. 109-110 e P.R.O., fondo FO 371, cartelle 37266 e 37267: *Situation in Italy: Control Commission, 1943*.



*Reparto del "San Marco" a Mosciano S. Angelo di Teramo  
25 febbraio 1945*



*Uomini del "San Marco" durante la Guerra di Liberazione  
24 maggio 1944*



oltre al Reggimento "San Marco" e a parte dei mezzi d'assalto. I compiti ad essa assegnati dagli alleati subirono con il tempo un progressivo ampliamento, a sua volta determinato dall'aumentata fiducia nei nostri confronti e dalla dilatazione degli impegni bellici anglo-americani. In pratica vennero utilizzate contro il nuovo nemico germanico quasi tutte le navi sopra elencate, con la sola eccezione delle corazzate che, anche per mancanza di obiettivi proporzionati alle loro peculiari caratteristiche, furono mantenute a Malta fino al giugno 1944 (*Andrea Doria*, *Caio Duilio* e *Giulio Cesare*) o nell'internamento del Gran Lago Amaro nel canale di Suez (*Italia* e *Vittorio Veneto*).

In generale l'attività bellica delle unità italiane in regime di cobelligeranza non fu caratterizzata da episodi di particolare risonanza, dal momento che le forze navali tedesche allora contrastabili nel Mediterraneo erano rappresentate soltanto da motosiluranti e sommergibili. Comunque, accanto a questa attività ufficiale, non può essere dimenticato il contributo di molti nostri marinai alla Resistenza, anche se questo argomento esula dalla presente trattazione.<sup>49</sup>

In sintesi, il principale impegno della Regia Marina tra il 13 ottobre 1943 e la fine del conflitto in Europa (8 maggio 1945) risultò quello concernente la scorta di convogli nazionali ed alleati tra la penisola, Malta e i porti nordafricani, che comportò la protezione di ben 10.743 piroscafi con la percorrenza di 763.816 miglia. Inoltre le unità italiane che effettuarono questo servizio di scorta vennero sovente impiegate anche nel diretto trasporto di urgenti materiali e di personale, con un'aggiuntiva copertura di altre 761.303 miglia.<sup>50</sup>

Le navi italiane eseguirono altresì alcune missioni speciali, consistenti nello sbarco e nel recupero di informatori e sabotatori sulle coste controllate dai tedeschi, nonché vigilanza antisommergibile, attività addestrativa in collaborazione con gli alleati e ripetute azioni di dragaggio, che da sole comportarono la percorrenza di 325.000 miglia.

Un discorso a parte meritano le operazioni dei mezzi d'assalto cobelligeranti, che agirono insieme a quelli inglesi. Degni di nota furono al proposito l'attacco alla base di La Spezia del 22 giugno 1944, che portò all'affondamento dell'incrociatore pesante *Bolzano*, rimasto sotto con-

---

49. Vds. al proposito Ghetti W.: *La Marina nella lotta partigiana*, in "Rivista Marittima", aprile 1975.

50. Bernardi G.: *La Marina, gli armistizi e il trattato di pace (settembre 1943 – dicembre 1951)*, Roma, Ufficio Storico della Marina militare, 1979, p. 173-174.



trollo dei nazi-fascisti, e il forzamento del porto di Genova del 19 aprile 1945, avente per bersaglio l'incompleta portaerei *Aquila*.<sup>51</sup>

Da parte sua il Reggimento "San Marco" operò sul fronte terrestre di Cassino ai primi di aprile 1944 e partecipò poi all'offensiva finale alleata sul fronte romagnolo nell'aprile 1945.

Infine un'attività senza precedenti venne espletata da unità da guerra italiane nell'oceano Atlantico, dove tra il novembre 1943 e il marzo 1944 gli incrociatori *Duca degli Abruzzi* e *Duca d'Aosta* eseguirono dodici crociere per un totale di circa 40.000 miglia, collaborando alla ricerca di eventuali navi corsare e "violatrici di blocco" germaniche. Nella circostanza la base operativa fu Freetown, che era anche la sede del Comando inglese dell'Africa occidentale dal quale erano emanati i rispettivi ordini operativi. A causa però della già avvenuta interruzione delle missioni corsare tedesche, non fu registrato alcun episodio tattico, anche se nella notte del 19 dicembre 1943 l'incrociatore *Duca d'Aosta* venne coinvolto in uno spiacevole incidente. Ciò accadde quando il cacciatorpediniere statunitense *Davis*, imbattutosi nell'unità italiana e non avendone compreso le segnalazioni, sparò contro di essa tre salve, fortunatamente andate a vuoto.<sup>52</sup>

Il 18 marzo 1944 l'incrociatore *Giuseppe Garibaldi* si congiunse agli altri due già presenti a Freetown, ma non ebbe occasione di compiere alcuna missione a causa della contemporanea sospensione alleata della caccia agli ormai improbabili corsari tedeschi. Si conclusero pertanto in quel mese siffatte crociere atlantiche, che meritano di essere ricordate perché mai prima di allora unità di superficie italiane avevano condotto operazioni belliche nell'oceano.

Al termine del conflitto in Europa (8 maggio 1945) fu constatato che complessivamente la Marina italiana aveva eseguito in regime di cobelligeranza ben 63.398 missioni, percorrendo 4.518.175 miglia, il che equivaleva a 209 volte la lunghezza dell'equatore.<sup>53</sup>

---

51. Nesi S.: *Decima flottiglia nostra: i mezzi d'assalto della Marina italiana al Sud e al Nord dopo l'armistizio*, Milano, Mursia, 1986, p. 188-194 e 266-273 e Ufficio Storico della Marina Militare: *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, vol. XIV: *I mezzi d'assalto*, cit., p. 211-212.

52. Ufficio Storico della Marina Militare: *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, vol. XV: *La Marina dall'8 settembre 1943 alla fine del conflitto*, Roma 1971, p. 414-415.

53. Santoni A.: *La collaborazione tra la Marina italiana e le Marine alleate dopo l'armistizio dell'8 settembre 1943*, relazione presentata al XVIII Congresso internazionale di Storia Militare tenutosi a Torino, 30 agosto – 5 settembre 1992.

Le perdite da essa subite in azione contro il nuovo nemico tedesco furono di 24 unità (6 torpediniere, 2 sommergibili e 16 motosiluranti e motovedette) per 6.959 tonnellate. A queste cifre deve però essere aggiunto, come abbiamo accennato, l'ampio bottino fatto dai tedeschi subito dopo la proclamazione dell'armistizio dell'8 settembre 1943, cosicché il totale generale delle perdite subite dalla Marina italiana per mano germanica fu di 386 unità da guerra per 292.771 tonnellate e di 1.214 navi mercantili per 976.902 t.s.l.. Infine altre 199 nostre unità da guerra in allestimento dovettero essere sabotate o furono anch'esse catturate in porto dai tedeschi.<sup>54</sup>

Dolorose risultarono soprattutto le perdite umane, considerando che i marinai italiani caduti durante la cobelligeranza furono 10.219, di cui 2.239 a bordo e 7.980 a terra.<sup>55</sup>

#### **4 I convogli artici e la Marina sovietica**

Subito dopo l'aggressione nazista all'Unione Sovietica (22 giugno 1941) il premier britannico Winston Churchill si impegnò attivamente ad aiutare il nuovo alleato orientale, facendo salpare da Liverpool già il 12 agosto successivo il primo di quei 42 convogli che gli anglo-americani direbbero nel corso di tutta la guerra a Murmansk sulla penisola di Kola o al più lontano porto di Arcangelo nel Mar Bianco. Da allora, lungo l'estesa e spesso tempestosa rotta artica, i convogli alleati rappresentarono un nuovo bersaglio per gli aerei, i sommergibili ed anche le navi di superficie tedesche di base nella Norvegia occupata e subirono incessanti e feroci attacchi, particolarmente efficaci in un clima così rigido da far sopravvivere solo per pochi istanti un naufrago in mare.

Grazie però alla tenacia e al sacrificio degli equipaggi alleati, i 42 convogli artici di andata e i 36 di ritorno persero solo 85 mercantili sui 1.510 piroscafi-viaggio impiegati (5,6%), facendo pervenire ai sovietici rifornimenti spesso indispensabili per la prosecuzione della guerra.

Tali aiuti inoltre raggiungevano l'U.R.S.S. attraverso altre due rotte: quella del golfo Persico e quella del Pacifico, dove i giapponesi evitavano di intervenire, essendo legati a Mosca dal trattato di neutralità dell'aprile 1941. In questi ultimi due casi però i materiali sbarcati dovevano

---

54. Ufficio Storico della Marina Militare: *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, vol. I: *Dati statistici*, cit., p. 348-353.

55. *Ibidem*, p. 210.

percorrere lunghissime distanze terrestri prima di pervenire sul fronte europeo russo-tedesco.

Tra le forniture alleate complessivamente giunte all'Unione Sovietica fecero spicco 437.039 automezzi, che servirono a motorizzare gran parte dell'Esercito russo, nonché 18.700 aerei, 10.800 carri armati, circa 10.000 pezzi di artiglieria e 504 unità navali, dalla corazzata al dragamine. Infatti nell'agosto 1941 la Marina britannica cedette all'Unione Sovietica anche la nave da battaglia *Royal Sovereign*, che venne ribattezzata *Archangelsk* e fu restituita agli inglesi soltanto il 4 febbraio 1949, lo stesso giorno in cui i sovietici si garantiscono il possesso della corazzata italiana *Giulio Cesare*, in conto riparazioni di guerra.<sup>56</sup>

Per inciso si ricorda che sia la Gran Bretagna sia gli Stati Uniti rinunciarono invece alla parte della flotta italiana attribuita loro dal trattato di pace del 1947, preferendo che tale quota venisse disarmata e demolita.

Nel corso della battaglia sulle rotte artiche il più grave disastro alleato avvenne tra il 5 e il 7 luglio 1942, quando il convoglio *PQ.17* perse sotto attacchi aerei e subacquei 22 dei suoi 33 mercantili. A causare tutto ciò fu un fatale diradamento del convoglio stesso, determinato dall'infondato timore dell'avvicinarsi della corazzata tedesca *Tirpitz* e sfruttato dagli aerei e dagli U-boote germanici, che ebbero buon gioco nel bersagliare ad uno ad uno i piroscafi rimasti isolati e indifesi.<sup>57</sup>

Nella notte tra il 30 e il 31 dicembre di quell'anno invece toccò ai tedeschi subire una grossa delusione. Nella circostanza infatti gli incrociatori pesanti germanici *Hipper* e *Lützow* (ex corazzata tascabile *Deutschland* ribattezzata e riclassificata) furono respinti da 6 cacciatorpediniere britannici componenti la scorta del convoglio artico *JW.51B*, in quella che fu "la battaglia del Mar di Barents". Il successivo arrivo in quelle acque di 2 incrociatori inglesi ampliò lo scontro, al termine del quale ambedue i contendenti registrarono la perdita di un cacciatorpediniere, mentre il convoglio alleato, obiettivo tedesco, rimase indenne.

Informato di questo fallimento, Hitler si infuriò ed ordinò che fossero disarmate tutte le unità di superficie e che i loro equipaggi fossero

---

56. P.R.O., fondo FO 371, cartella 79490: *Hand over of second batch of Italian warships to Russia to coincide with return to Britain from Russia of loaned British warships, 1949.*

57. Hinsley F. H. - Thomas E. E. - Ransom C. F. G. - Knight R. C.: *British Intelligence in the second world war*, vol. II, Londra, H.M.S.O., 1981, p. 215-222.

trasferiti sui sommergibili. Da ciò nacque una disputa con il Comandante della Kriegsmarine, ammiraglio Raeder, che il 30 gennaio 1943 dette le dimissioni venendo sostituito nell'incarico dall'ammiraglio Doenitz, già responsabile della guerra sottomarina e capace poi di ottenere dal Führer l'annullamento della sua affrettata decisione sull'accantonamento delle grandi navi.<sup>58</sup>

Grazie alla suddetta capacità di convincimento di Doenitz, l'elegante incrociatore da battaglia *Scharnhorst* e 5 cacciatorpediniere poterono essere impiegati nella più importante azione di superficie della guerra nell'Artico, che dette origine alla battaglia dell'isola degli Orsi.

Queste unità tedesche salparono il 25 dicembre 1943 dalla loro base norvegese per intercettare il convoglio artico *JW.55B*, avvistato e pedinato dalla ricognizione aerea germanica fin dal giorno 22. Già però dal 19 del mese l'ULTRA Intelligence britannico aveva decrittato alcuni radiocifrati che facevano prevedere l'approntamento di un gruppo navale nemico nel Mar di Norvegia, informazioni che furono poi seguite nei sei giorni successivi da altre cinque decrittazioni, indicanti chiaramente l'avvenuto avvistamento del convoglio da parte della Luftwaffe e la partenza dello *Scharnhorst*.<sup>59</sup>

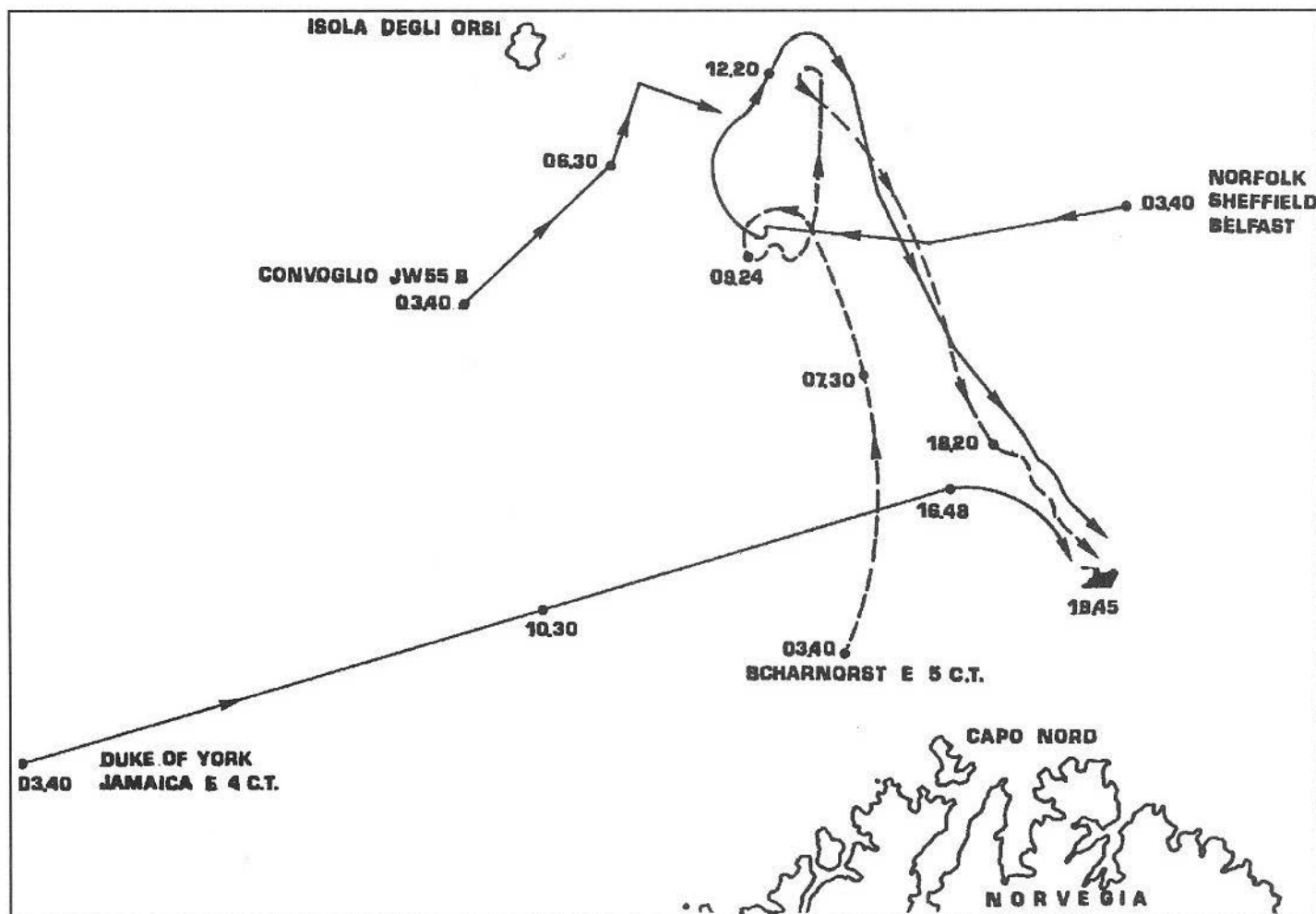
Gli inglesi poterono quindi predisporre le convenienti mosse per respingere il previsto attacco, sia modificando la rotta del convoglio minacciato e quella di un altro convoglio di ritorno, il *RA.55A*, sia formando un gruppo d'intercettazione con la moderna corazzata *Duke of York*, 4 incrociatori e 4 cacciatorpediniere, al comando dell'ammiraglio Fraser.

Come conseguenza di questi provvedimenti, nella notte artica del 26 dicembre 1943 si svolse presso l'isola degli Orsi l'omonima battaglia, che vide lo *Scharnhorst* impegnato in successione dagli incrociatori britannici e poi dalla *Duke of York*, mentre i cacciatorpediniere tedeschi di scorta persero il contatto con la loro nave pesante e non parteciparono al combattimento. È al proposito degno di nota il fatto che gli inglesi abbiano denunciato costantemente nell'oscurità una marcata incapacità dei loro radar di bordo a tenere sotto controllo il bersaglio, al punto che le uniche granate a segno sullo *Scharnhorst*

---

58. Raeder E.: *La mia vita*, Milano, Baldini & Castoldi, 1960, p. 556.

59. P.R.O., fondo ADM 223, cartella 36: *Signals concerning sinking of "Scharnhorst", 1943* e Santoni A.: *Guerra segreta sugli Oceani: l'ULTRA britannico e i corsari tedeschi*, cit., p. 154-155.



furono merito del tiro a vista, condotto con l'ausilio di artifici illuminanti e dei proiettori.<sup>60</sup>

Dopo tre perdite di contatto ed altrettante riprese del combattimento, la battaglia giunse al suo epilogo prevedibile, considerando la sproporzione tra le forze impiegate. Infatti lo *Scharnhorst*, colpito anche da un totale di otto siluri, affondò alle 19.45 di quel 26 dicembre 1943.<sup>61</sup>

Nonostante l'eliminazione dello *Scharnhorst*, i convogli artici alleati non potevano dirsi immuni da altri attacchi navali di superficie, a parte quelli subacquei ed aerei ormai consueti. Infatti nei fiordi norvegesi erano ancora disponibili alcuni incrociatori germanici e soprattutto la potente corazzata *Tirpitz*, gemella della scomparsa *Bismarck*. Essa era stata fino ad allora inutilmente attaccata all'ormeggio da aerei britannici e, il 31 ottobre 1942, anche dai cosiddetti "chariots", cioè da copie degli S.L.C. italiani (i "maiali") che, come abbiamo già detto in precedenza, la Royal Navy aveva ricavato da due di tali mezzi d'assalto catturati a Gibilterra il 30 ottobre 1940 e a Malta il 26 luglio 1941.<sup>62</sup>

Il primo successo contro la *Tirpitz* fu registrato il 22 settembre 1943, quando la corazzata venne danneggiata nel fiordo di Alten da tre sommergibili tascabili inglesi, che avevano deposto sul fondo, sotto la sua carena, apposite cariche esplosive.<sup>63</sup>

Da allora la *Tirpitz* fu presa di mira esclusivamente dal cielo. Iniziarono 15 aerei sovietici, che tra il 10 e l'11 febbraio 1944 tentarono senza successo di colpire la corazzata, che aveva appena riparato i suddetti danni subacquei. Più fortunati furono invece 42 velivoli britannici decollati da portaerei, che il 3 aprile seguente centrarono e danneggiarono

---

60. P.R.O., fondo ADM 199, cartella 914: *Sinking of "Scharnhorst"* e rapporto dell'ammiraglio Fraser pubblicato sul supplemento alla "London Gazette" n. 38038 del 5 agosto 1947.

61. Tra gli incrociatori inglesi che parteciparono alla battaglia dell'isola degli Orsi era presente anche il *Belfast*, che è oggi conservato come nave-museo sul Tamigi di fronte alla Torre di Londra.

62. Santoni A.: *I mezzi d'assalto nella seconda guerra mondiale*, relazione presentata al citato Convegno per il cinquantenario dell'impresa di Alessandria, tenutosi a La Spezia a cura della Marina Militare l'8 e 9 giugno 1991; atti della Conferenza p. 39-49. Cfr. anche P.R.O., fondo ADM 199, cartella 678: *Italian midget submarines (two men torpedoes). Attack on Gibraltar, 30 October 1940* e cartella 776: *Enemy war weapons and equipment: types, methods of functioning and disposal*.

63. Peillard L.: *Affondate la "Tirpitz"*, Milano, Club degli Editori, 1967, p. 237-241.



nuovamente la *Tirpitz* con ben 14 bombe. L'aviazione imbarcata inglese replicò poi l'incursione il 17 luglio e il 22 e 24 agosto 1944, colpendo però la corazzata solo altre due volte.

Intervennero infine i grossi quadrimotori "Lancaster" della R.A.F., 28 dei quali attaccarono la *Tirpitz* il 15 settembre 1944 con speciali bombe "Tallboy" da 5.500 chilogrammi, una delle quali esplose nei pressi della corazzata e moltiplicò le sue avarie subacquee. Ciò indusse i tedeschi a trasferire la nave nel fiordo di Tromsøe, per utilizzarla come batteria galleggiante contro le avanzanti truppe sovietiche. Qui giunta però la *Tirpitz* non riuscì a sfuggire ai tenaci "Lancaster", che il 12 novembre 1944 misero a segno sul suo ponte tre "Tallboys", affondandola irrimediabilmente.<sup>64</sup>

Anche le altre navi da guerra tedesche presenti nei fiordi norvegesi furono via via danneggiate dagli aerei britannici o vennero bloccate in porto dalla crescente penuria di nafta denunciata dalla Kriegsmarine. Ciò, unitamente al progressivo indebolimento dell'arma aerea e di quella subacquea germanica – di cui parleremo nel prossimo paragrafo – fece allentare la pressione sui convogli artici alleati nell'ultima fase della guerra.

\* \* \* \* \*

Il lettore si sarà chiesto cosa facesse nel frattempo la Marina sovietica, che dopo tutto, pur non disponendo di moltissime e moderne unità di superficie, allineava la prima flotta sottomarina del mondo in termini numerici, con i suoi 165 sommergibili nel settembre 1939, che divennero 218 nel giugno 1941 quando Hitler attaccò ad oriente.

Occorre innanzi tutto precisare che le autorità di Mosca avevano da sempre privilegiato l'Esercito e l'Aeronautica, tenendo giustamente in considerazione le caratteristiche geografiche del Paese e la maggiore probabilità di una guerra terrestre. Da queste scelte era emersa quindi una Potenza militare continentale, con una flotta relegata ad una funzione esclusivamente ausiliaria, cui non giovò neppure il piano di sviluppo quinquennale varato nel 1937, che venne realizzato solo in minima parte a causa dei sopravvenuti eventi bellici.

---

64. P.R.O., fondo ADM 223, cartella 87: *German battleship "Admiral von Tirpitz", summary of events after launching, 1st April 1939 until capsizing after R.A.F. attack on 12 November 1944.*

È pertanto frutto di propaganda o, quanto meno di un'inesatta interpretazione del potere marittimo, quanto affermato in seguito da alti esponenti della Marina sovietica, secondo i quali tale Forza Armata avrebbe avuto compiti eminentemente offensivi, riconducibili all'interdizione delle comunicazioni nemiche sui mari e sugli oceani.<sup>65</sup>

Al di là del mancato potenziamento della flotta sovietica secondo i programmi del 1937 e del suo limitativo impiego strategico a sostegno dell'Esercito rosso, bisogna dire che essa rimase arretrata anche nelle dottrine tattiche, basate ancora sulle scarsissime esperienze della prima guerra mondiale, nonché sul piano progettistico, essendo le navi russe niente di più che pedissequa repliche di modelli tedeschi ed italiani, frutto del precedente periodo di collaborazione tecnica con Berlino e con Roma.

Non va infine dimenticata quella che è stata da sempre considerata la principale causa limitatrice dello sviluppo navale russo, cioè la necessità di possedere almeno quattro flotte separate in altrettanti mari, con scarsissime possibilità di collegamenti reciproci e con una costante penuria di mezzi logistici e di protezione aerea a lungo raggio. Tutto ciò spiega in gran parte il perché gli anglo-americani dovettero provvedere in proprio alla scorta dei convogli artici, mentre in quel settore i sovietici si limitarono alla difesa delle basi di arrivo di Murmansk e di Arcangelo e alla protezione costiera del traffico.

Neanche i pur numerosi sommergibili sovietici compirono in guerra alcunché di clamoroso. Essi furono infatti svantaggiati sia da sfavorevoli condizioni ambientali e operative, risalenti ai bassi fondali del Mar Baltico e alla penuria di significativi bersagli negli altri settori bellici, sia da insufficienze tattiche e addestrative, tanto che gli inglesi ritennero necessario inviare proprio nel Baltico due battelli subacquei per insegnare ai russi la tecnica del lancio multiplo e di quello angolato. Pertanto i maggiori anche se non troppo onorevoli successi conseguiti dalla flotta sottomarina di Stalin furono nel gennaio e nell'aprile 1945 gli affondamenti presso le coste della Pomerania di tre piroscafi tedeschi carichi di profughi civili in fuga dalla Prussia orientale.<sup>66</sup>

---

65. Gorshkov S. G.: *Red Star rising at sea*, Annapolis, U.S. Naval Institute, 1974, p. 71.

66. Rohwer J.: *Esperienze tecniche e tattiche dell'arma subacquea sovietica nel secondo conflitto mondiale*, in "Rivista Marittima", luglio-agosto 1967. I tre piroscafi tedeschi colati a picco con un grandissimo numero di vittime civili erano lo *Steuben* e il *Gustloff* silurati dal sommergibile *S-13* e il *Goya* silurato dal sommergibile *L-3*.

Dato quanto sopra, la Marina sovietica fece soprattutto affidamento sulla guerra di mine, anche qui con il sostegno della Gran Bretagna, che nel 1943-1944 trasferì nel Baltico alcune unità veloci e squadriglie aeree specializzate nella posa di tali ordigni.

Nel Mar Nero invece le navi russe appoggiarono una serie di operazioni anfibie, soprattutto in Crimea, dopo la famosa controffensiva di Stalingrado. Nell'occasione i sovietici impiegarono prevalentemente in compiti logistici le loro locali flottiglie di sommergibili, che ad esempio trasportarono all'assediate guarnigione di Sebastopoli 2.323 tonnellate di munizioni, 1.038 tonnellate di viveri e 574 tonnellate di carburante.<sup>67</sup>

Anche la Marina italiana fu presente nel Mar Nero con un totale di 8 Mas, 6 sommergibili tascabili e 11 "barchini esplosivi" d'assalto, trasferiti per via terrestre attraverso le Alpi e poi per via fluviale sul Danubio. Invece sul Lago Ladoga, alle spalle dell'assediate Leningrado, operarono dall'agosto al novembre 1942 altre 4 nostre motosiluranti, che affondarono una cannoniera, una motovedetta e un trasporto nemici e vennero alla fine cedute all'alleata Marina finlandese.<sup>68</sup>

L'ultimo settore marittimo in cui operò la Marina sovietica fu il Pacifico, dove essa mantenne innanzi tutto il controllo sulle preziose vie di comunicazione lungo le quali giungevano a Stalin altri aiuti alleati, non contrastati dal Giappone che manteneva la neutralità nei confronti dell'U.R.S.S.. Solo dopo l'intervento di Mosca nella guerra del Pacifico (8 agosto 1945) la Marina russa fu impegnata in operazioni militari, come negli sbarchi sulla parte meridionale dell'isola di Sakhalin e sulle coste della Manciuria.

I risultati conseguiti complessivamente dal 1941 al 1945 dalla Marina sovietica furono in definitiva piuttosto modesti, riassumendosi nell'eliminazione di 29 unità da guerra nemiche, nessuna delle quali più grande di un cacciasommergibili o di un dragamine, mentre di contro essa perse una vecchia corazzata, 2 incrociatori, 36 cacciatorpediniere, 123 motosiluranti e ben 108 sommergibili.<sup>69</sup>

---

67. *Ibidem* e Prato V.: *L'evoluzione della strategia navale sovietica*, in "Rivista Marittima", maggio 1970.

68. Vds. Ufficio Storico della Marina Militare: *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, vol. XI: *Attività in Mar Nero e Lago Ladoga*, Roma 1972.

69. La storiografia sovietica non ha mai ammesso di buon grado siffatta sproporzione tra danni inflitti e perdite subite, come è possibile constatare in Gorshkov S. G.: *Red Star rising at sea*, cit., p. 77-109.

## 5 Il fallimento della guerra subacquea in Atlantico, gli sbarchi in Francia e la fine del conflitto in Europa

La Marina tedesca, come già le era accaduto nel 1914, entrò nel conflitto europeo del settembre 1939 con pochi sommergibili, esattamente 57, di cui solo 26 disponibili per operazioni in Atlantico. Ciò perché Hitler sfruttò tardivamente nel dicembre 1938 la ricordata clausola del patto Hoare-Ribbentrop del giugno 1935, che consentiva al Terzo Reich di possedere una flotta subacquea pari a quella inglese.

Si deve comunque sottolineare che la rinascita dell'arma sottomarina germanica, ridotta a zero in seguito alle imposizioni del trattato di Versailles del 1919, fu dovuta alla subdola opera della Repubblica di Weimar, instaurata in Germania dopo la prima guerra mondiale. Questo regime socialdemocratico infatti ricorse negli Anni Venti ad una serie di espedienti, tra cui quello di far costruire in Olanda i proibiti U-boote e di far addestrare i rispettivi equipaggi in Finlandia, in Turchia e soprattutto in Unione Sovietica, che era allora pronta a sostenere segretamente la rinascita della macchina bellica tedesca, in odio al capitalismo occidentale.<sup>70</sup>

In guerra i metodi di impiego dei sommergibili del Terzo Reich subirono una grande evoluzione, grazie alla fattiva opera del loro Comandante, ammiraglio Doenitz, e agli abili ufficiali del suo Stato Maggiore. Pertanto, dai primi attacchi individuali – tra cui anche la violazione della base di Scapa Flow eseguita nella notte tra il 13 e il 14 ottobre 1939 dall'*U-47* del comandante Prien, che colò a picco sul posto la corazzata *Royal Oak* – si passò alla famosa tattica del “branco di lupi”. In base ad essa, il sommergibile che avvistava in oceano un convoglio nemico si asteneva dall'attaccarlo isolatamente, comunicandone invece la posizione a Berlino, da dove partiva di conseguenza l'ordine di concentrare tutti gli U-boote della zona, che quindi piombavano su quel bersaglio simultaneamente.<sup>71</sup>

Questo metodo aveva però un fondamentale punto debole, rimasto celato fino a poco tempo fa e consistente nel larghissimo uso di radio-cifrati tra il sommergibile scopritore, il Comando centrale a terra e tutti

---

70. Cfr. Salvadori M. L.: *Storia dell'età contemporanea*, cit., p. 799-801. Si dovette ad una simile opera di mistificazione della Repubblica di Weimar anche la costruzione delle cosiddette “corazzate tascabili”, che eccedevano con le loro 12.000 tonnellate il limite massimo di 10.000 tonnellate stabilito a Versailles per le navi di superficie tedesche.

71. Vds. Hardy W. M.: *Branco di lupi*, Milano, Longanesi, 1963.

gli U-boote che dovevano riunirsi per l'attacco. Ciò quindi fornì agli abili decrittatori dell'ULTRA Secret inglese un abbondantissimo materiale su cui lavorare, con conseguenze alla lunga disastrose per l'arma sottomarina di Doenitz. Oggi infatti sappiamo che, a parte una pausa di dieci mesi tra il febbraio e il dicembre 1942, dovuta ad una sofisticazione delle macchine cifranti ENIGMA del Comando sommergibili che momentaneamente "oscurò" l'ULTRA, questa organizzazione crittografica britannica giocò un ruolo fondamentale anche nella sconfitta degli U-boote, iniziata non a caso nel 1943.<sup>72</sup>

Anche i tedeschi poterono fornire ai propri sommergibili un seppur temporaneo sostegno informativo di natura crittografica, avendo interpretato il codice "BAMS" con il quale erano cifrate le radiocomunicazioni concernenti i movimenti dei convogli atlantici alleati. Questo vantaggio però terminò nel giugno 1943, quando proprio l'ULTRA scoprì da alcuni messaggi da essa decrittati che il nemico conosceva i segreti del "BAMS", immediatamente sostituito quindi da altri codici, mai più penetrati dai tedeschi privi di un'organizzazione paragonabile a quella di Bletchley Park.

Il suddetto provvisorio vantaggio germanico, unito all'accennato e temporaneo "oscuramento" di ULTRA e all'iniziale inesperienza dei neobelligeranti Stati Uniti in fatto di difesa dei convogli, permise agli U-boote di affondare in tutto il 1942 ben 6.300.000 t.s.l. di naviglio mercantile nemico, triplicando i successi dell'anno precedente.

Come abbiamo accennato, le cose cambiarono nel 1943, grazie sia al rinnovato gettito di informazioni sugli U-boote da parte della "Government Code and Cipher School", ma anche all'introduzione in campo alleato di più progrediti apparati "sonar", di portaerei di scorta ricavate da navi mercantili e di velivoli terrestri ad ampia autonomia, dotati di proiettori notturni e di cannoncini automatici.

A poco valse invece l'innovazione tecnica adottata sempre nel 1943 dalla flotta sottomarina germanica e che consisteva in una valvola per la presa dell'aria in superficie (Schnorkel). Questo strumento, d'origine olandese e sul quale avevano studiato anche gli italiani, affiorava telescopicamente quando il sommergibile era immerso, aspirando l'aria e permettendo così di usare sott'acqua, a quota periscopica, i motori

---

72. P.R.O., fondo DEFE 3, cartelle da 1 a 601: *Teleprinted translations of decrypted German naval radio messages, March 1941 – May 1945* e cartelle da 705 a 744: *Teleprinted translations of decrypted German U-boat traffic, December 1942 – May 1945*.

Diesel anziché quelli elettrici di limitata autonomia. L'attrezzo però lasciava in superficie una vistosa scia, che rivelava spesso fatalmente la presenza del sommergibile immerso.<sup>73</sup>

L'arma sottomarina tedesca, sebbene ormai soverchiata dalla tecnologia alleata, vendette comunque assai cara la pelle e alla fine del conflitto contò tra le sue vittime ben 2.111 mercantili affondati nel solo oceano Atlantico, per un totale di 12.162.316 t.s.l.. Il prezzo da essa pagato nella cosiddetta "battaglia dell'Atlantico" fu di 560 U-boote, su un totale di 784 perduti su tutti i mari e all'interno delle basi bombardate. Infine altri 183 sommergibili del Terzo Reich furono sabotati dagli stessi equipaggi prima della resa finale.<sup>74</sup>

Anche la flotta sottomarina italiana fu presente alla battaglia dell'Atlantico a partire dal settembre 1940, impiegando un totale di 32 sommergibili, quattro dei quali provenienti dal Mar Rosso e gli altri giunti dal Mediterraneo attraverso il pericoloso stretto di Gibilterra. La loro base oceanica fu stanziata a Bordeaux, nella Francia occupata dai tedeschi, ed ebbe il nome convenzionale di "Betasom".

Nei tre anni esatti di attività i sommergibili italiani affondarono nell'Atlantico 101 mercantili nemici per 568.573 t.s.l., lamentando la perdita di 16 battelli, pari alla metà della loro forza complessiva.<sup>75</sup>

\* \* \* \* \*

Sotto la spinta polemica di Stalin, che richiedeva da tempo l'apertura del secondo fronte in Europa, gli anglo-americani decisero alla fine del 1943 di attuare l'attacco al famoso "vallo atlantico", eretto dai tedeschi sulle coste settentrionali francesi. Il piano, denominato operazione "Overlord", prevedeva innanzi tutto per il giugno 1944 lo sbarco in Normandia di un'Armata britannica e di un'Armata statunitense, sotto il Comando superiore del generale inglese Montgomery, già distintosi in Africa settentrionale. Le forze aeree d'appoggio – che allineavano 6.700 velivoli da combattimento e 3.282 tra alianti e bimotori da trasporto paracadutisti – erano parimenti sotto comando inglese (maresciallo dell'aria

---

73. Preston A.: *U-Boats*, Londra, Bison, 1978, p. 154-155.

74. Bekker C.: *Hitler's naval war*, Londra, Mac Donald, 1974, p. 387; Morison S. E.: *In guerra su due Oceani*, cit., p. 544 e Weyers *Flottentaschenbuch* 1953, Monaco, J. F. Lehmanns, 1953, p. 287-302.

75. Ufficio Storico della Marina Militare: *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, vol. XII: *I sommergibili negli Oceani*, Roma 1963, p. 350-355.



Tedder), così come quelle navali, dirette dall'ammiraglio Ramsay e ammontanti a 1.213 navi da guerra e a 4.126 unità anfibiae e ausiliarie, per la maggior parte appartenenti alla Royal Navy. Era anche prevista la costruzione presso le spiagge dello sbarco di due porti artificiali, con l'impiego di navi appesantite da cemento ed autoaffondate in funzione di frangiflutti. Comandante superiore di tutte le forze terrestri, navali ed aeree alleate era il generale americano Dwight D. Eisenhower.<sup>76</sup>

Quest'ultimo dovette sobbarcarsi una grandissima responsabilità quando il 4 giugno 1944, cioè alla vigilia del programmato sbarco, le avverse condizioni meteorologiche richiesero un rinvio dell'operazione. Egli, con grande coraggio, decise di posporre l'inizio degli sbarchi dal cielo e dal mare di sole 24 ore (considerando che le truppe già imbarcate non avrebbero potuto restare fuori dei porti oltre quel periodo di tempo), nella speranza che il Servizio meteorologico della R.A.F. avesse visto giusto nel preannunciare una breve schiarita per il giorno 6, scelto quindi come nuovo e definitivo "D-day".

Pertanto alle primissime ore di quel 6 giugno 1944 furono effettuati i dovuti aviolanci preliminari, tendenti a tagliare alcune comunicazioni tedesche nelle immediate retrovie del prossimo fronte. Quindi all'alba dello stesso giorno iniziarono gli sbarchi dal mare, preceduti da un massiccio bombardamento aeronavale.

Notevole fu la sorpresa tattica conseguita sullo Stato Maggiore tedesco che, pur essendo consapevole dell'ammassamento di truppe e materiali sulle spiagge meridionali dell'Inghilterra, si attendeva uno sbarco più ad oriente, cioè sulle coste francesi tra Dieppe e Calais. Soltanto Hitler e il generale Rommel, quest'ultimo recente Comandante del fronte sulla Manica, avevano sollevato l'inascoltato timore che l'assalto anglo-americano avrebbe potuto materializzarsi proprio in Normandia.<sup>77</sup>

Quello che viene ricordato come "il giorno più lungo" iniziò comunque con gravi angosce in campo americano, in seguito agli imprecisi avio-

---

76. Jacobsen H. A. - Dollinger H.: *Der zweite Weltkrieg*, traduzione ed edizione italiana, Milano, Sadea-Della Volpe, vol. III, 1964, p. 402-403.

77. Liddel Hart B. H.: *Storia militare della seconda guerra mondiale*, cit., p. 768-769. A causa di questa errata previsione degli strateghi tedeschi, ai quali Hitler tolse da allora la sua residua fiducia, nove delle dieci divisioni corazzate germaniche disponibili sul fronte della Manica si trovavano lontane dalla Normandia al momento dell'invasione. Invece per motivi famigliari, rappresentati dal compleanno della moglie, anche Rommel non era presente al suo posto di comando in quel mattino del 6 giugno 1944.



*Churchill, Roosevelt e Stalin all'incontro di Yalta*

lanci nell'entroterra e ad una tenace difesa delle truppe nemiche che presidiavano la spiaggia chiamata convenzionalmente "Omaha", su cui era sbarcato metà del contingente USA. Solo dopo ripetuti e sanguinosi sforzi gli americani oltrepassarono le difese costiere in questa zona e si adentrarono nell'interno, al seguito degli inglesi.

Da parte sua la reazione della Marina tedesca, affidata a sommergibili, a mine e a motosiluranti, non dette molte preoccupazioni agli alleati, che sbaragliarono anche l'ormai indebolita Luftwaffe e poterono così godere di un quasi assoluto dominio aeronavale nel settore.

Fu pertanto abbastanza agevole per gli anglo-americani impossessarsi di Cherbourg il 27 giugno, di Caen il 9 luglio, di Nantes e St.Malo il 10 e il 14 agosto e infine di Parigi il 24 agosto. Nel frattempo, e precisamente il 20 luglio, Hitler era sfuggito miracolosamente ad un attentato messo in atto da ufficiali dissidenti, tra i quali il Führer credette di identificare anche il prestigioso generale Rommel, che quindi venne costretto a suicidarsi.

Mentre le truppe anglo-americane dilagavano nella Francia settentrionale e puntavano su Parigi, gli Stati Maggiori alleati dettero esecuzione ad un altro sbarco nel sud del Paese (operazione "Anvil", poi denominata "Dragon"). Il 15 agosto infatti reparti appartenenti soprattutto alla "Francia libera" del generale De Gaulle misero piede in Provenza, liberando quindi Tolone e Marsiglia il 26 e il 28 agosto e congiungendosi

l'11 settembre presso Digione con i contingenti anglo-americani provenienti da nord. Questa operazione anfibia nella Francia meridionale vide impiegate 928 navi da guerra e da trasporto e 1.300 aerei alleati, ma, per la sua facilità, non ha mai goduto della stessa risonanza dello sbarco in Normandia.<sup>78</sup>

A questo punto le sorti della guerra in Europa erano ormai decise, anche se Hitler sfoderò alcuni “colpi di coda” piuttosto pericolosi. Uno di essi fu l'impiego delle bombe volanti V.1 e poi dei missili balistici V.2 sia sui porti della Manica, sia su Londra. Un'altra tardiva “arma segreta” del Terzo Reich fu l'aereo a reazione “Messerschmitt 262”, di cui però i tedeschi non seppero sfruttare pienamente le indubbie doti di intercettore, impiegandolo preferibilmente nel meno fruttifero compito di bombardiere leggero.

Sul piano terrestre l'ultimo tentativo di frenare l'avanzata delle Armate anglo-americane fu compiuta dai tedeschi nel dicembre 1944 sulle innevate colline delle Ardenne presso Bastogne, ma la superiorità aerea alleata frustrò tale controffensiva germanica appena ebbe termine il maltempo sulla zona.

L'invasione della Germania fu così eseguita da ovest come da est (quest'ultima ad opera delle vittoriose Armate sovietiche), mentre anche le ultime navi del Terzo Reich perirono ad una ad una in porto, sotto i sempre più incontrastati bombardamenti alleati.

La stessa Berlino venne circondata il 23 aprile 1945 dai sovietici, che cinque giorni dopo si congiunsero con le truppe americane sul fiume Elba. Visto svanire il suo sogno, Hitler si suicidò il 30 aprile, nominando suo successore l'ammiraglio Doenitz, ed il 2 maggio la capitale tedesca cadde in mano sovietica. Infine il 7 e l'8 maggio la Germania accettò la resa incondizionata agli alleati occidentali e all'Unione Sovietica, con due cerimonie formali tenute rispettivamente a Reims e a Berlino.<sup>79</sup>

## **6 La duplice controffensiva americana nel Pacifico e le battaglie aeronavali delle Marianne e di Leyte**

Come abbiamo già precisato, il riflusso della marea giapponese ebbe inizio con la conquista americana di Guadalcanal e del suo prezioso

---

78. Dorling T.: *Il Mediterraneo occidentale 1942-1945*, traduzione a cura dell'Ufficio Storico della Marina militare, Roma 1966, p. 252-272.

79. Toland J.: *Gli ultimi cento giorni*, Milano, Club degli Editori, 1967, p. 628-648.

aeroporto, dopo di che gli alleati poterono prendere in esame una loro decisiva controffensiva nel Pacifico, articolata su due direttrici.

Infatti nella conferenza interalleata "Trident" di Washington del maggio 1943 fu deciso di affidare al generale Mac Arthur la riconquista del Pacifico sud-occidentale, partendo proprio da Guadalcanal e mirando alla liberazione delle restanti isole Salomone e della vicina Nuova Guinea, con il sostegno navale della flotta dell'ammiraglio Halsey e delle truppe australiane del generale Blamey.

Invece la riconquista del Pacifico centrale, con le sue ampie distese marine e le scarse terre emerse, fu attribuita alla responsabilità dell'ammiraglio Nimitz, Comandante della flotta, che avrebbe iniziato le operazioni attaccando gli arcipelaghi corallini delle Gilbert e delle Marshall. Alla fine le due suddette direttrici di avanzata nell'oceano sarebbero confluite, come vedremo, sull'asse Filippine – Formosa – Okinawa.<sup>80</sup>

La strategia che sia Mac Arthur da sud sia Nimitz da est prescelsero per attuare i rispettivi compiti passò alla storia come "salto della rana", consistendo nella sola invasione di quelle posizioni nipponiche che avevano rilevanza strategica e che erano dotate di aeroporti. Le basi intermedie del nemico venivano invece "saltate" dalla progressione degli americani e venivano per lo più utilizzate da questi ultimi come poligoni di tiro per l'addestramento realistico dei loro piloti.

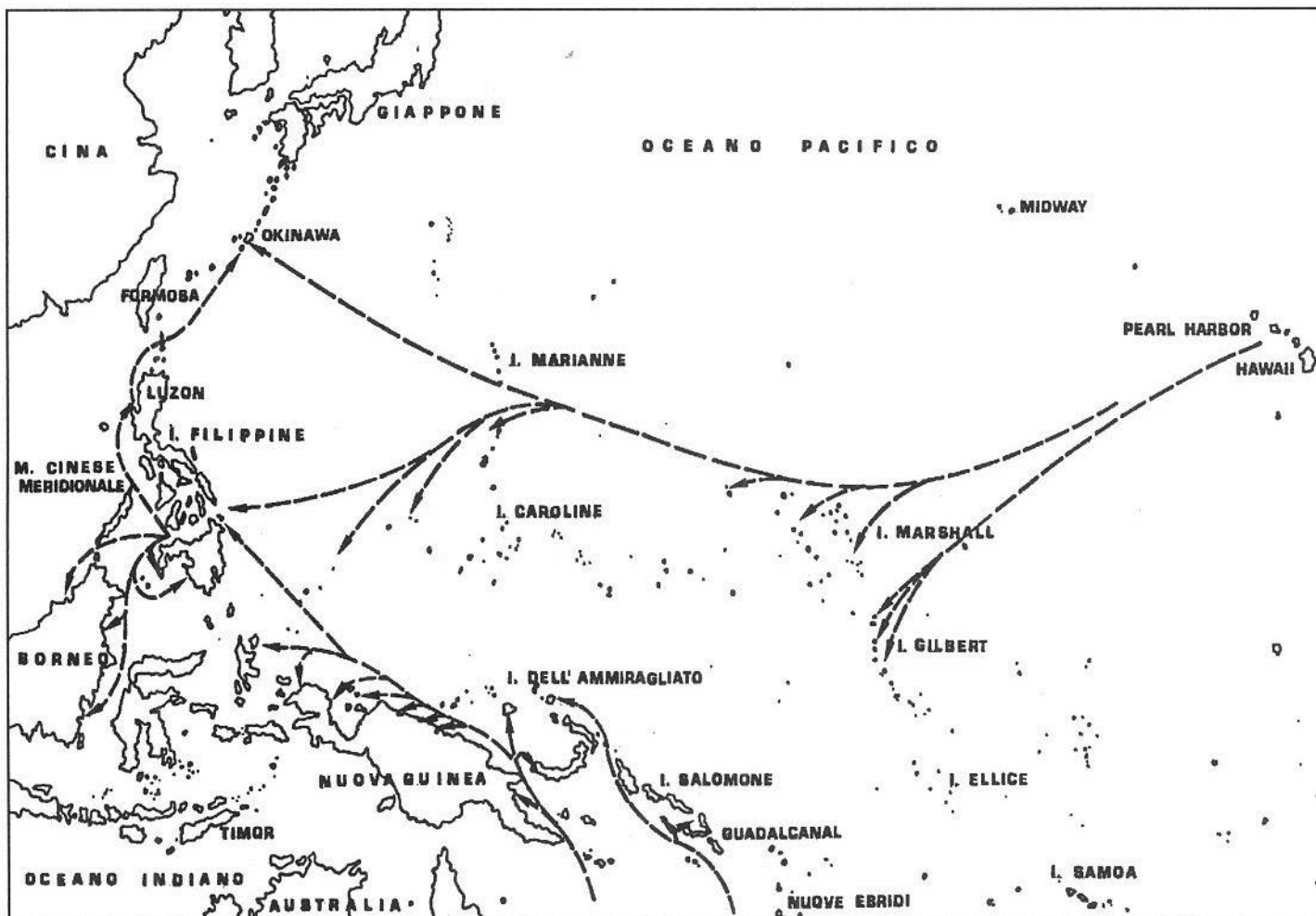
Nel pressoché dimenticato Pacifico settentrionale invece non fu adottata alcuna speciale strategia e la U.S. Navy si limitò a riconquistare localmente nel maggio e nel luglio 1943 le isole di Attu e di Kiska nelle Aleutine, che – come si ricorderà – i giapponesi avevano occupato nel giugno 1942, contemporaneamente alla battaglia di Midway.

Durante l'operazione contro l'isola di Kiska si verificò un curioso ed anche esilarante episodio, che la dice lunga sull'efficacia dei radar navali di superficie del periodo imbarcati sulle navi statunitensi. Essi infatti segnalavano l'avvicinamento di una presunta flotta nipponica, ne fornirono la distanza alle rispettive artiglierie di bordo, che aprirono un prolungato fuoco, e infine ne rilevarono l'affondamento. Solo in seguito gli americani compresero che i loro radar avevano diretto il tiro contro le montagne dell'isola di Amchitka, scambiandole per navi nemiche, e che addirittura le avevano viste affondare.<sup>81</sup>

---

80. P.R.O., fondo ADM 199, cartella 1069: *American naval operations in the Pacific: plans*.

81. Morison S. E.: *History of U.S. naval operations in world war II*, vol. VII: *Aleutians, Gilberts and Marshalls*, Boston, Little Brown, 1955, p. 60-61.



*Schema della duplice avanzata americana nel Pacifico*

Intanto nei caldi ed umidi climi del Sud Est asiatico, i giapponesi, spintisi fino alla frontiera indo-birmana, avevano intrapreso la costruzione della tristemente famosa ferrovia Bangkok-Rangoon, quella per intenderci sul fiume Kwai, impiegando nei lavori, in condizioni disumane, molti prigionieri di guerra del Commonwealth e indigeni locali. È stato calcolato al proposito che ogni chilometro del tracciato ferroviario affidato a costoro, sia costato la vita a 64 prigionieri di guerra e a 240 indigeni.<sup>82</sup>

\* \* \* \* \*

Dopo l'accennata decisione dei Capi di Stato Maggiore alleati di effettuare una duplice controffensiva nel Pacifico centrale e sud-occidentale, fu quest'ultimo il primo dei due settori ad entrare in movimento. Qui infatti avvenne innanzi tutto l'agguato statunitense all'aereo che trasportava l'ammiraglio Yamamoto in un'ispezione ai reparti di volo stanziati a terra e che il 18 aprile 1943 venne abbattuto sui cieli delle Salomone, grazie a tempestive decrittazioni radio che avevano rivelato agli americani il programma di viaggio dell'illustre avversario.<sup>83</sup>

Quindi tra il giugno e l'agosto di quell'anno le truppe del generale Mac Arthur, partendo da Guadalcanal, condussero sempre nell'arcipelago delle Salomone la riconquista dell'isola della Nuova Georgia, durante la quale però la Marina americana dovette lamentare altre due delusioni notturne. La prima si verificò nella cosiddetta "battaglia del golfo di Kula" nella notte tra il 5 e il 6 luglio, quando 3 incrociatori e 4 cacciatorpediniere statunitensi ebbero la peggio – nonostante il consueto ed esclusivo possesso dei radar – di fronte a soli 3 cacciatorpediniere giapponesi. Questi ultimi infatti, al prezzo di uno dei loro, silurarono ed affondarono l'incrociatore *Helena* e portarono felicemente in porto il previsto rifornimento alla guarnigione dell'isola.

Una settimana dopo, ed esattamente nella notte tra il 12 e il 13 luglio, la Marina americana registrò un secondo insuccesso in quelle stesse acque del golfo di Kula. Essa infatti non riuscì ad impedire l'arrivo di un altro convoglio nipponico e – nonostante i suoi radar – subì

---

82. Mountbatten L.: *Report to the Combined Chiefs of Staff: South East Asia 1943-1945*, Londra, H.M.S.O., 1951, p. 94, nota 3.

83. Davis B.: *Uccidete Yamamoto*, Milano, Mondadori, 1970, p. 14-17 e 160-173. Dopo la campagna di Guadalcanal Yamamoto, con una decisione indubbiamente avventata, aveva voluto dislocare a terra nelle isole Salomone le squadriglie ancora efficienti delle proprie portaerei, cosicché queste importantissime e ancora numerose navi della Marina imperiale non furono in grado di operare per tutto il 1943 e metà del 1944.



l'affondamento di un cacciatorpediniere e il grave danneggiamento di altre due siluranti e di tutti e tre gli incrociatori impiegati, colando a picco soltanto un vecchio incrociatore leggero nemico.<sup>84</sup>

Durante la campagna della Nuova Georgia ebbe luogo anche un episodio che vide protagonista il ten.vasc. John F. Kennedy, futuro Presidente degli Stati Uniti. Nella notte tra il 1° e il 2 agosto 1943 la sua motosilurante *P.T.109*, che insieme ad altre aveva invano attaccato 4 cacciatorpediniere giapponesi, venne speronata ed affondata da uno di essi nello stretto di Blackett. I superstiti della motosilurante si rifugiarono su un vicino isolotto e Kennedy nuotò lungamente alla ricerca di aiuti, riuscendo alla fine a far pervenire al Comando alleato un messaggio inciso su una noce di cocco, che portò alla salvezza dei suoi compagni.

Dopo la riconquista della Nuova Georgia, gli uomini del generale Mac Arthur sbarcarono il 15 agosto 1943 sull'isola di Vella Lavella, sempre nell'arcipelago delle Salomone, liberandola entro il 7 ottobre. Anche in questa nuova campagna militare le navi di superficie dotate di siluri ebbero modo di mettersi in evidenza. Infatti nella fase preparatoria dell'operazione, e precisamente nella notte tra il 6 e il 7 agosto, 6 cacciatorpediniere statunitensi sorpresero e colarono a picco nel golfo di Vella 3 similari unità nipponiche cariche di truppe e materiali e quindi in condizioni di non poter opporre una sufficiente resistenza.

I giapponesi si presero la rivincita nella notte sul 7 ottobre successivo, quando 6 loro cacciatorpediniere, incaricati di evacuare i superstiti della guarnigione di Vella Lavella in ritirata, si scontrarono in quelle acque con altrettanti cacciatorpediniere americani, affondandone uno e danneggiandone due, al prezzo di una propria silurante. Oltre a ciò i giapponesi realizzarono felicemente lo sgombero dell'isola.<sup>85</sup>

Il terzo significativo balzo in avanti delle truppe di Mac Arthur lungo l'arcipelago delle Salomone si ebbe il 1° novembre 1943 con l'invasione della grande e munitissima isola di Bougainville. Questa sanguinosa campagna nella giungla equatoriale si protrasse fino al termine della guerra, nonostante gli obiettivi principali di Bougainville, tra cui il locale aeroporto di Torokina, fossero stati conquistati dai soldati americani già nelle prime settimane di combattimento.

---

84. P.R.O., fondo ADM 199, cartella 1331: *First and second battles of Kula Gulf, reports 1943* e Morison S. E.: *History of U.S. naval operations in world war II*, vol. VI: *Breaking the Bismarck barrier*, Boston, Little Brown, 1955, p. 186-188.

85. P.R.O., fondo ADM 199, cartella 1323: *Solomon islands campaign, reports*.

Nella circostanza la battaglia navale più importante fu quella della baia dell'Imperatrice Augusta nella notte tra il 1° e il 2 novembre, che rappresentò più che altro una trappola americana tesa ad una divisione di 4 incrociatori e 6 cacciatorpediniere giapponesi, avvistata e seguita dalla ricognizione aerea. L'ammiraglio Halsey, Comandante delle locali forze navali statunitensi, poté quindi tempestivamente distaccare e inviare contro il nemico 4 modernissimi incrociatori leggeri e 8 cacciatorpediniere, che nel successivo combattimento affondarono il vecchio incrociatore leggero *Sendai* e una silurante, subendo solo danni ad alcune unità.

Mentre la campagna di Bougainville progrediva lentamente, il generale Mac Arthur investì tra il dicembre 1943 e il marzo 1944 anche la grande isola della Nuova Britannia, nonché i vicini arcipelaghi Rook, Green, dell'Ammiragliato ed Emirau. Quindi tra l'aprile e il maggio 1944 egli lanciò operazioni anfibie lungo la costa nord-orientale della Nuova Guinea e nelle adiacenti isole di Wakde e Biak, senza che nelle zone interessate avvenissero significativi scontri navali.<sup>86</sup>

\* \* \* \* \*

Nel Pacifico centrale intanto era iniziata nel novembre 1943 la prevista controffensiva affidata all'ammiraglio Nimitz, che era anche il Comandante in capo della flotta statunitense in quell'oceano. Il primo obiettivo settoriale fu rappresentato dall'arcipelago corallino delle Gilbert, ex possedimento britannico occupato facilmente dai giapponesi all'inizio delle ostilità. In esso i marines americani riconquistarono tra il 20 e il 27 novembre gli atolli di Tarawa, Makin e Apamama, "saltando" gli altri isolotti del gruppo non dotati né di aeroporti né di altre importanti installazioni militari. Nel corso di queste sanguinose, ma positive operazioni anfibie gli americani persero la portaerei di scorta *Liscome Bay*, colata a picco il 24 novembre dal sommergibile nipponico *I-175*.<sup>87</sup>

Il successivo obiettivo dell'ammiraglio Nimitz nell'immensità del Pacifico centrale fu l'arcipelago delle Marshall, situato più a nordovest, dove i marines americani occuparono gli atolli di Majuro, Kwajalein ed Eniwetok tra il 31 gennaio e il 23 febbraio 1944 e quello di Bikini il 30 marzo seguente.

---

86. Santoni A.: *Storia generale della guerra in Asia e nel Pacifico, 1937-1945*, vol. II, cit., p. 307-328.

87. P.R.O., fondo ADM 199, cartella 1493: *American operations in Pacific Ocean, action reports 1942-1945*. Le portaerei di scorta erano ricavate dalla conversione di navi mercantili ed erano dotate di 20-30 velivoli.

Nelle acque delle Marshall non avvennero contrasti navali giapponesi, cosicché la 5<sup>a</sup> flotta americana fu libera di lanciare il 17 e il 18 febbraio un forte attacco alla munita base nemica di Truk nel più occidentale arcipelago delle Caroline. Nell'occasione gli aerei imbarcati statunitensi distrussero sul posto 2 incrociatori leggeri, 3 cacciatorpediniere, 26 piroscafi e ben 296 velivoli nemici, mentre le nuovissime supercorazzate *Iowa* e *New Jersey* presero di mira a lunghissima distanza e affondarono un altro incrociatore leggero e un cacciatorpediniere<sup>88</sup>.

Il terzo grande balzo nel Pacifico centrale portò nel giugno 1944 gli uomini di Nimitz nell'arcipelago delle Marianne, la cui conquista veniva fortemente caldeggiata dall'Aviazione dell'Esercito americano (si ricorda che negli Stati Uniti non esisteva allora un'Aeronautica indipendente). Infatti, decollando da queste isole, i recentissimi bombardieri quadrimotori B-29 avrebbero potuto raggiungere e bersagliare le grandi città del Giappone centrale (isola di Honshu), dopo che proprio nel giugno 1944 queste "superfortezze volanti" avevano iniziato a prendere di mi-



*Corazzata americana classe "Iowa"*

---

ral Historical Center: *Operational experience of fast battleships; world war II, Korea, Vietnam*, Department of the Navy, Washington D.C. 1989, p. 68-74 e P.R.O., fondo ADM 199, cartella 1361: *Capture and occupation of Marshall islands*.

ra la parte meridionale dell'arcipelago nipponico (isola di Kyushu), partendo da aeroporti indiani e cinesi.

Di conseguenza il 15 giugno 1944, nove giorni dopo che sul fronte europeo era stato eseguito il famoso sbarco in Normandia, i marines invasero l'arcipelago delle Marianne, mettendo piede sull'isola di Saipan dotata di un aeroporto. Quindi il 21 e il 24 luglio essi sbarcarono anche sulle vicine isole di Guam e Tinian, conquistando con grandi sacrifici tutti e tre questi obiettivi entro il 10 agosto. Nei successivi due mesi i locali aeroporti nipponici furono ampliati dai nuovi proprietari ed il 12 ottobre 1944 vennero trasferiti su di essi i primi B-29. Infine il 24 novembre seguente questi potenti bombardieri (che, per inciso, non furono mai impiegati sul fronte bellico europeo) eseguirono la loro prima incursione su Tokio.<sup>89</sup>

Frattanto il nuovo Comandante in capo della Marina giapponese, ammiraglio Toyoda, aveva sanato, almeno in parte, i vuoti nei reparti di volo e il logorio dei piloti e delle macchine causati dall'accennata e discutibile decisione del defunto ammiraglio Yamamoto di trasferire sugli aeroporti delle Salomone, all'inizio del 1943, le ancora efficienti squadriglie delle portaerei. La ricostruzione del potenziale aeronavale della flotta imperiale poteva dirsi allora completata, anche se l'urgenza e la cronica penuria di efficienti scuole di volo aveva costretto a ridurre drasticamente i tempi di addestramento dei nuovi piloti.

Allorquando fu evidente l'intenzione americana di invadere le Marianne, l'ammiraglio Toyoda ritenne quindi di poter attuare il cosiddetto piano *A-GO*, mettendo in linea 9 portaerei, 5 corazzate, 9 incrociatori e 29 cacciatorpediniere. La novità del piano consisteva nel lanciare a lunghissima distanza sulla flotta avversaria i velivoli imbarcati giapponesi, che poi avrebbero potuto rifornirsi sugli aeroporti delle Marianne ancora in mano nipponica e ritornare una seconda volta all'attacco lungo il volo di ritorno alle rispettive portaerei.<sup>90</sup>

La riuscita di tale piano dipendeva però dall'assoluta segretezza delle mosse giapponesi, il che non accadde, poiché nel mattino del 13 giu-

---

89. Craven W. F. - Cate J. L.: *The Army Air Forces in world war II*, vol. V: *Matterborn to Nagasaki*, Chicago, University Press, 1953, p. 558-559. Si ricorda che Tokio non era stata mai attaccata dal cielo prima di allora, se si eccettua il raid dimostrativo del colonnello Doolittle del 18 aprile 1942, da noi illustrato nel primo paragrafo di questo capitolo.

90. Toland J.: *L'eclisse del Sol Levante*, 1936-1945, cit., p. 707-708.

gno un sommergibile americano segnalò la flotta nemica appena salpata da Tawi Tawi nel Borneo agli ordini dell'ammiraglio Ozawa. Da allora altri battelli subacquei statunitensi pedinarono la Squadra nipponica, passando poi all'attacco nella mattinata del 19 giugno e dando inizio così alla battaglia aeronavale delle Marianne.

La fortuna si schierò nell'occasione dalla parte dei sommergibili americani, due dei quali, l'*Albacore* e il *Cavalla*, silurarono rispettivamente alle 09.07 e alle 12.18 le grandi portaerei *Taiho* e *Shokaku*, sulle quali deflagrarono successivamente i vapori in sospensione emanati dal volatile petrolio non raffinato del Borneo, di cui le navi nipponiche erano allora costrette a servirsi a causa della penuria di nafta. Le due maestose portaerei, squarciate dalle esplosioni, affondarono quindi irrimediabilmente nel pomeriggio.<sup>91</sup>

Frattanto alle 10.40 di quel 19 giugno 1944 erano cominciati sulla 5<sup>a</sup> flotta americana dell'ammiraglio Spruance (già principale protagonista della vittoria di Midway) gli attacchi degli aerei imbarcati giapponesi, che erano decollati a partire dalle 08.30 e che protrassero le loro incursioni fino al pomeriggio. Essi però urtarono contro i caccia di protezione statunitensi e lo sbarramento contraereo delle navi di Spruance e andarono incontro ad un vero e proprio massacro, denominato dai vincitori "il tiro al tacchino delle Marianne". In tutto infatti vennero abbattuti 212 dei 326 velivoli lanciati dalle portaerei dell'ammiraglio Ozawa e 81 altri aerei nipponici decollati dalle Marianne. In poche ore quindi i giapponesi persero ben 293 apparecchi, contro solo 30 americani.

Per il momento però la flotta di Ozawa si manteneva fuori portata della controffensiva nemica, anche perché l'ammiraglio Spruance, con una tattica accorta, non cadde nella tentazione di ricercarla spingendosi ad ovest e si ritirò invece provvisoriamente verso levante, soddisfatto di avere respinto senza danni le incursioni avversarie.

Soltanto nel pomeriggio del giorno successivo, 20 giugno 1944, 12 delle 15 disponibili portaerei americane, facendo nuovamente rotta verso ponente, passarono al contrattacco e lanciarono contro le individuate similari unità nipponiche 216 velivoli. Essi giunsero sulla flotta di Ozawa verso il tramonto e, al modesto prezzo di 20 dei loro, affondarono la portaerei *Hiyo* e due petroliere, danneggiarono altre 3 portaerei, una corazzata e un incrociatore e abbatterono un altro centinaio di

---

91. Lockood C. A.: *Sink'em all. Submarine warfare in the Pacific*, New York, Dutton & Co., 1951, p. 190-193.



apparecchi nemici. Altri 80 velivoli di Spruance però, a corto di carburante dopo questa missione ai limiti dell'autonomia, andarono perduti sulla rotta di ritorno o nelle operazioni di recupero notturne.<sup>92</sup>

La grande battaglia delle Marianne terminò quindi con un bilancio disastroso per la ricostituita forza aeronavale giapponese, che perse 3 portaerei, 2 petroliere e ben 395 velivoli, mentre gli americani non subirono alcun danno navale e lamentarono la scomparsa di 130 loro aerei.

\* \* \* \* \*

Dopo la conquista delle Marianne l'ammiraglio Nimitz eseguì nel settembre 1944 la cruenta invasione delle isole Palau e delle Caroline occidentali, con sbarchi a Peleliu, Angaur e Ulithi.<sup>93</sup>

Contemporaneamente più a sud il generale Mac Arthur effettuò tra il giugno e il settembre 1944 la riconquista della Nuova Guinea settentrionale e dell'isola Morotai nelle Molucche, contribuendo con l'imprevista velocità della sua avanzata a far anticipare ad ottobre l'invasione delle Filippine. Infatti i Capi di Stato Maggiore riuniti a Washington avevano originariamente deciso di iniziare soltanto a novembre-dicembre la liberazione di quest'ultimo arcipelago, operazione particolarmente ambita da Mac Arthur che era stato il Comandante militare locale nel periodo dell'invasione giapponese del 1942. Il primo sbarco americano nelle Filippine fu pertanto attuato il 20 ottobre 1944 nella centrale isola di Leyte, assai prossima a quella di Luzon dove sorge la capitale Manila.

Ancora una volta la Marina giapponese, nonostante la sua ormai netta inferiorità e la penuria di combustibile, tentò di contrastare l'operazione anfibia nemica, attuando il cosiddetto piano *SHO-1*. Esso era basato su un altro stratagemma, ingegnoso in teoria, ma che evidenziò in pratica la solita eccessiva frammentazione e dispersione delle forze aeronavali, tipica della strategia nipponica e immancabilmente rovinosa<sup>94</sup>.

---

92. Forrestel E. P.: *Admiral R.A. Spruance, USN: analisi di un comando*, cit., p. 151-152.

93. P.R.O., fondo ADM 199, cartella 1511: *U.S. occupation of islands in the Southern Palaus and Western Carolines, reports*. Si ricorda che le Marianne (tranne l'isola di Guam), le Palau, le Caroline e le Marshall, erano ex colonie tedesche, passate sotto amministrazione giapponese al termine della prima guerra mondiale. L'isola di Guam invece era un possedimento americano, occupato dai giapponesi all'inizio del conflitto nel Pacifico.

94. Santoni A.: *Strategie e tattiche aeronavali nel Pacifico (1941-1945)*, in "Rivista Marittima", febbraio 1992.





*Il piano giapponese "SHO I", che portò alla battaglia di Leyte - 23-26 ottobre 1944*

In particolare il piano *SHO-1* intendeva affidare la distruzione delle forze anfibia americane presenti nelle acque di Leyte a due squadre di navi cannoniere (corazzate e incrociatori), al comando degli ammiragli Kurita e Nishimura (quest'ultimo appoggiato dalla divisione dell'ammiraglio Shima), che sarebbero giunte nella zona passando rispettivamente per lo stretto di San Bernardino al centro dell'arcipelago e attraverso lo stretto di Surigao più a sud. Invece le residue portaerei nipponiche dell'ammiraglio Ozawa sarebbero state impiegate soltanto come forza diversiva, avente cioè il compito di distrarre dalle acque di Leyte le pericolose portaerei della 3ª flotta dell'ammiraglio Halsey attraendole verso nord, vale a dire verso Capo Engaño, punta settentrionale di Luzon e dell'intero arcipelago filippino.

Quest'ultimo stratagemma giapponese funzionò, poiché, come vedremo, Halsey abbandonò effettivamente il 24 ottobre la protezione indiretta della flotta anfibia americana di fronte a Leyte per gettarsi contro le portaerei nemiche avvistate a nord. Tuttavia la troppo articolata manovra nipponica finì in un disastro, a causa sia del mancato coordinamento delle mosse delle tre squadre, sia della loro preventiva scoperta, eventualità entrambe prevedibili in spazi marini così vasti e dominati per di più dai ricognitori americani.<sup>95</sup>

La conseguente battaglia aeronavale di Leyte – la maggiore che sia stata mai combattuta sui mari – si frazionò in quattro scontri (quelli cioè del Mare di Sibuyan, di Capo Engaño, di Samar e dello stretto di Surigao), che esamineremo uno ad uno.

Nel mattino del 23 ottobre 1944 i sommergibili americani *Darter* e *Dace* avvistarono e attaccarono presso l'isola di Palawan la Squadra dell'ammiraglio Kurita che dirigeva verso lo stretto di San Bernardino, affondando rispettivamente i due incrociatori pesanti *Atago* e *Maya*. La flotta di Kurita però proseguì e si addentrò nello specchio d'acqua interno filippino a sud di Luzon, denominato Mar di Sibuyan, dove il giorno 24 venne aggredita dagli aerei della 3ª flotta dell'ammiraglio Halsey, perdendo la supercorazzata *Musashi* che, insieme alla gemella *Yamato*, era ed è rimasta la più grande nave da battaglia mai costruita. Di contro gli aerei terrestri giapponesi colarono a picco nello stesso giorno la portaerei leggera statunitense *Princeton*.<sup>96</sup>

---

95. Ito M. - Pineau R.: *The end of the Imperial Japanese Navy*, New York, Macfadden Books, 1965, p. 101-136.

96. Woodward C. V.: *La battaglia del golfo di Leyte*, Milano, Mondadori, 1967, p. 87-88.

Per sfuggire alle tenaci incursioni nemiche, l'ammiraglio Kurita invertì provvisoriamente la rotta, dando agli americani la falsa impressione di una sua definitiva ritirata. Per questa ragione l'ammiraglio Halsey, avvertito dell'avvicinarsi di quattro portaerei nemiche a nord di Luzon, cadde nella trappola del piano *SHO-1* e, come abbiamo anticipato, abbandonò nella sera del 24 la zona centrale delle Filippine, dirigendosi a contrastare quest'ultimo presunto pericolo, che invece costituiva soltanto una manovra diversiva.

Nella giornata del 25 ottobre si sviluppò quindi a nord dell'arcipelago filippino la cosiddetta "battaglia aeronavale di Capo Engaño", che in verità fu un tiro al bersaglio condotto dai numerosissimi velivoli della 3<sup>a</sup> flotta di Halsey contro le 4 portaerei di Ozawa pressoché inermi. Esse infatti, nel rispetto della loro missione diversiva e praticamente suicida, avevano lasciato a terra la quasi totalità dei propri aerei, presentandosi al combattimento con soli 13 caccia. Fu quindi facile per le squadriglie d'attacco americane avere ragione di siffatta flotta nemica, affondando in successione tutte e quattro le sue portaerei, cioè la *Zuikaku*, la *Zuibo*, la *Chitose* e la *Chiyoda*, quest'ultima definitivamente colata a picco, insieme a due cacciatorpediniere, dai cannoni di sopraggiunte unità di superficie statunitensi.<sup>97</sup>

Mentre a nord di Luzon si svolgeva questa strage, la flotta centrale giapponese dell'ammiraglio Kurita, menomata ma non domata nel Mar di Sibuyan, aveva ripreso la primitiva rotta verso lo stretto di San Bernardino. Essa attraversò questo braccio di mare nella notte del 24 e realizzò nel mattino del 25 l'auspicata sorpresa ai danni della flotta anfibia americana, situata al largo delle isole di Samar e di Leyte.

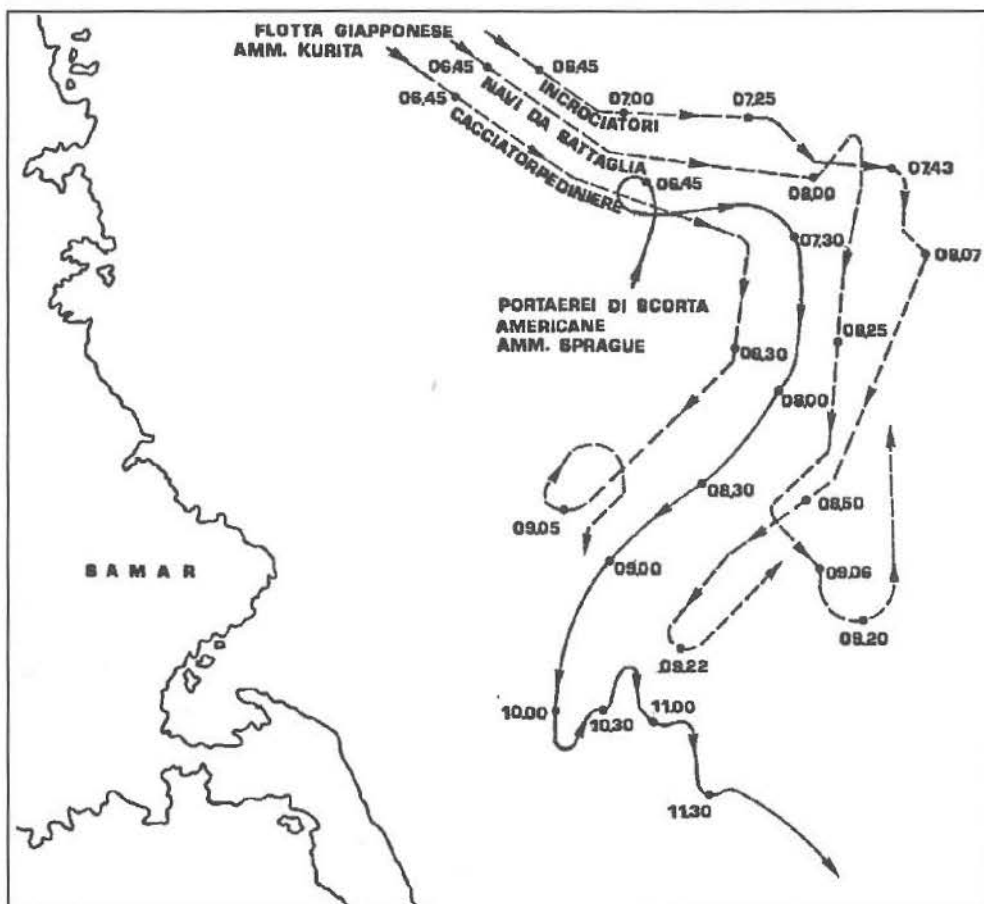
In quest'ultima zona vigilava, a protezione diretta delle preziose navi da sbarco e da carico, la 7<sup>a</sup> flotta dell'ammiraglio Kinkaid e sul posto avrebbe dovuto esserci anche la 3<sup>a</sup> flotta dell'ammiraglio Halsey, che però – come è noto – era stata attirata a nord dallo stratagemma nipponico e stava in quel momento per iniziare i suoi attacchi alle portaerei-civetta di Ozawa.<sup>98</sup>

Pertanto il conseguente scontro di Samar, terzo combattimento della complessa battaglia di Leyte, si svolse tra 4 corazzate, 8 incrociatori

---

97. Costello J.: *The Pacific war*, Londra, Pan Books, 1985, p. 457- 460.

98. Millot B.: *La guerre du Pacifique*, vol. II: *Le raz de marée américain (Octobre 1943 – Septembre 1945)*, Parigi, Robert Laffont, 1968, p. 182-183 e 195-196.



*Scontro di Samar - 25 ottobre 1944*

e 11 cacciatorpediniere nipponici dell'ammiraglio Kurita e 6 portaerei di scorta (cioè derivate da navi mercantili) e 7 cacciatorpediniere del contrammiraglio americano Sprague, che formavano il lembo più settentrionale della 7ª flotta di Kinkaid e al cui soccorso sopraggiunsero solo più tardi altre unità statunitensi. Si trattò quindi di una battaglia abbastanza insolita tra navi cannoniere giapponesi e navi portaerei americane, seppure di modesto valore bellico (ciascuna di esse aveva a bordo circa 20-30 velivoli), appoggiate da unità siluranti.

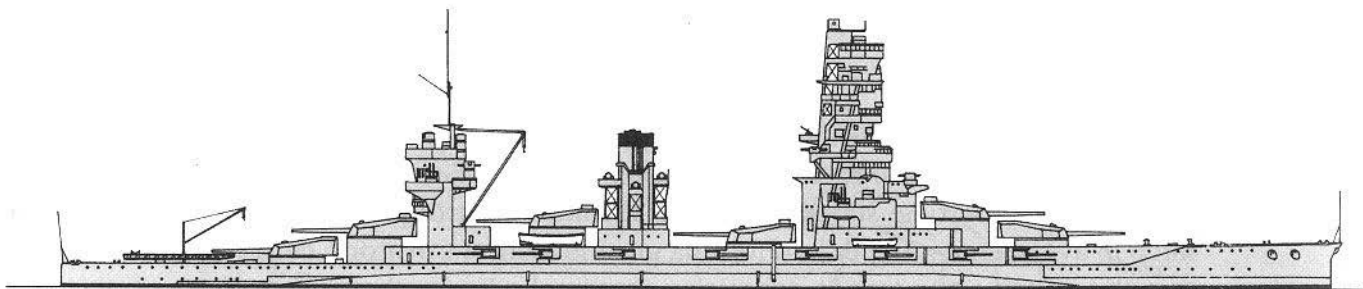
Ad aggravare la già critica situazione di Sprague sopravvennero anche disguidi nella vigilanza aerea sulla zona e il solito incerto rendimento dei radar di superficie statunitensi, che segnarono troppo tardi il nemico in avvicinamento. Per loro fortuna gli americani si trovarono di fronte a uno stanco e non troppo aggressivo ammiraglio Kurita che, credendo di essersi imbattuto nelle portaerei da combattimento dell'ammiraglio Halsey (dirottate invece a nord), non spinse a fondo l'azione. Egli infatti, dopo aver affondato a cannonate la portaerei di scorta *Gambier Bay* e tre cacciatorpediniere, al prezzo dei suoi tre incrociatori pesanti *Chikuma*, *Chokai* e *Suzuya*, si ritirò definitivamente dalla zona, rinunciando ad attaccare le ormai vicine navi da trasporto americane, che pure costituivano il vero bersaglio dell'intero piano *SHO-1*.

A quell'ora si era consumato anche il dramma degli ammiragli Nishimura e Shima, che guidavano la Squadra nipponica meridionale dotata complessivamente di due corazzate, quattro incrociatori e otto cacciatorpediniere e destinata a raggiungere da sud le acque di Leyte attraverso lo stretto di Surigao. Qui essa urtò nella notte tra il 24 e il 25 ottobre contro un nutrito sbarramento americano, composto da 6 corazzate, 8 incrociatori, 28 cacciatorpediniere e 39 motosiluranti, messo in atto dall'ammiraglio Oldendorf in seguito al tempestivo avvistamento aereo del nemico. Pertanto anche la battaglia dello stretto di Surigao si risolse in un tiro al bersaglio da parte delle molto più numerose e potenti unità statunitensi, che inoltre realizzarono ai danni della squadra giapponese uno degli ultimi "tagli della T", tattica di combattimento di superficie assai ambita e ricercata soprattutto nel periodo velico.

Alla fine colarono a picco entrambe le corazzate nipponiche *Fuso* e *Yamashiro*, sulla quale trovò la morte l'ammiraglio Nishimura, nonché due cacciatorpediniere, mentre gli americani persero soltanto una motosilurante. Inoltre l'incrociatore pesante giapponese *Mogami*, l'incrociatore leggero *Abukuma* e due altri cacciatorpediniere, appartenenti a

## YAMASHIRO

*Nave da battaglia della Marina Imperiale giapponese*



Scala 1:1250

### CARATTERISTICHE

*Dislocamento standard:* 34.700 tonnellate

#### *Dimensioni:*

lunghezza f.t. 212,9 m.  
lunghezza fra p.p. 192 m.  
larghezza 33,1 m.  
immersione 9,7 m.

#### *Apparato motore:*

4 gruppi turboriduttori Kanpon;  
6 caldaie Kanpon;  
4 assi  
potenza 75.000 HP

*Velocità:* 25 nodi

#### *Armamento:*

XII-356/45, XIV-152/50, VIII-127/50,  
XVI-25 mm.  
1 catapulta e 3 aerei

#### *Protezione:*

verticale max. 305 mm.  
orizzontale max. 67 mm.  
armamento max. 305 mm.  
torrione max. 351 mm.  
controcarenne esterne

*Varo:* 3 novembre 1915

*Servizio:* 31 marzo 1917

*Rimodernamento:* 1932-35

*Perdita:* 25 ottobre 1944

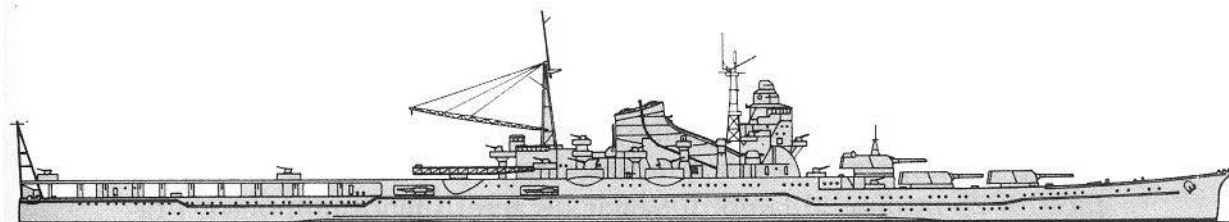
### DATI STORICI

*La fine della prima guerra mondiale vide la Marina nipponica impegnata a dotarsi di una grande flotta di corazzate e di incrociatori da battaglia, per contrastare l'analogo potenziamento in atto negli Stati Uniti, sebbene proprio allora in Paesi di grandi tradizioni militari, come la Gran Bretagna, l'utilità di questo tipo di navi cominciava ad essere messa in dubbio. La **Yamashiro** fu una delle 10 navi da battaglia che, rimodernate negli anni tra le due guerre, presero parte alla seconda guerra mondiale affondando tutte, eccettuata la **Nagato**. La **Yamashiro** e la sua gemella **Fuso** furono colate a picco dal fuoco americano il 25 ottobre 1944 nello stretto di Surigao.*



## MOGAMI

*Incrociatore pesante della Marina Imperiale giapponese*



*Scala 1:1250*

### CARATTERISTICHE

*Dislocamento standard:* 12.400 tonnellate

#### *Dimensioni:*

lunghezza f.t. 201,6 m.  
lunghezza fra p.p. 189 m.  
larghezza 20,2 m.  
immersione 6,1 m.

#### *Apparato motore:*

4 gruppi turboriduttori; 10 caldaie Kanpon;  
4 assi  
potenza 152.000 HP

*Velocità:* 35 nodi

#### *Armamento:*

VI-203/50, VIII-127/40, XLII-25,  
12 tls. 610 mm., 2 catapulte e 11 aerei

#### *Protezione:*

verticale 100 mm.  
orizzontale 60 mm.  
torri 76 mm.  
torrione 100 mm.

*Varo:* 14 marzo 1934

*Servizio:* 28 luglio 1935

*Perdita:* 25 ottobre 1944

### DATI STORICI

*Il Giappone fu la prima potenza navale a mettere in servizio incrociatori da 10.000 tonnellate armati con quindici cannoni da 155 mm., un numero di bocche da fuoco tale da garantire un peso per salva uguale, se non superiore a quello dei tradizionali otto/nove cannoni da 203 mm. Questa soluzione, che permetteva tra l'altro di poter battere più bersagli contemporaneamente, si sposava bene con la dottrina tattica giapponese che privilegiava il combattimento ravvicinato dove non era necessaria la gittata dei 203 mm., ma risultava molto utile la celerità di tiro dei 155 mm. Nel 1939 però il **Mogami** sbarcò i cannoni da 155 mm. e ne imbarcò 10 da 203 mm., allo scopo di diventare più potente delle equivalenti ma più numerose realizzazioni americane e inglesi. Nel 1943 fu trasformato ancora, sbarcando le due torri di poppa per imbarcare una forte componente di idrovolanti da ricognizione e in questo originale aspetto è raffigurato nel profilo.*

questa forza meridionale ormai in ritirata, furono affondati da aerei e navi statunitensi tra il 25 e il 27 ottobre.<sup>99</sup>

La battaglia aeronavale di Leyte, che come abbiamo detto è stata la più grande di tutti i tempi, terminò quindi con un'altra disastrosa sconfitta per la Marina imperiale, dalla quale essa non si risollevò mai più. In totale i giapponesi infatti persero 4 portaerei, 3 corazzate, 10 incrociatori, 11 cacciatorpediniere, 3 sommergibili e 391 aerei prevalentemente basati a terra. Di contro gli americani lamentarono la scomparsa di una portaerei leggera, di una portaerei di scorta, di 3 cacciatorpediniere, di un sommergibile, di una motosilurante e di 192 velivoli. Un'altra portaerei di scorta statunitense, la *Saint Lo*, fu colata a picco il 25 ottobre al largo di Samar da aerei suicidi nipponici, i famosi kamikaze, che debuttarono proprio in quel periodo – come vedremo nel prossimo paragrafo – e danneggiarono nella stessa occasione altre tre portaerei di scorta avversarie.

Garantitisi l'assoluto dominio marittimo attorno alle Filippine, gli americani invasero dopo Leyte e Samar anche le locali isole di Mindoro e di Luzon, dove il 3 marzo 1945 venne liberata la capitale Manila, e quindi, entro la fine della guerra, le isole di Palawan, di Mindanao e le limitrofe posizioni d'importanza strategica.<sup>100</sup>

## 7 L'impiego dei kamikaze e le ultime operazioni nel Pacifico

Durante la campagna delle Filippine fecero il loro debutto, come abbiamo detto, i kamikaze giapponesi che, dopo alcune occasionali e non preordinate apparizioni precedenti, furono organizzati e inquadrati in un Corpo volontario il 19 ottobre 1944 dal viceammiraglio Onishi, Comandante della 1<sup>a</sup> flotta aerea della Marina imperiale stanziata a Luzon. Quindi il 26 ottobre anche la 2<sup>a</sup> flotta aerea della Marina nipponica aderì alla tattica suicida ed il suo comandante, ammiraglio Fukudome, divenne il direttore dell'intero Corpo, con Onishi suo Capo di Stato Maggiore.<sup>101</sup>

---

99. Morison S. E.: *History of U.S. naval operations in world war II*, vol. XII: *Leyte*, Boston, Little Brown, 1961, p. 238 e 312.

100. P.R.O., fondo ADM 199, cartelle 1498 e 1499: *American operations in the Philippines 1944-1945*.

101. Inoguchi R. - Nakajima T. - Pineau R.: *Vento divino*, Milano, Longanesi, 1967, p. 33-41 e 118-120.

Il fortissimo patriottismo nipponico, sollecitato anche dalla religione scintoista, fece sì che lo spirito kamikaze avesse inizialmente una grande diffusione, raggiungendo il suo apice nella campagna di Okinawa, iniziata nell'aprile 1945 e che illustreremo tra poco. A poco a poco però tale entusiasmo si attenuò, fino a determinare una penuria di "volontari della morte" nelle ultime battute del conflitto, ciò che costrinse gli organizzatori giapponesi a ricorrere anche ad alcune odiose forme di reclutamento coatto.<sup>102</sup>

I piloti suicidi, certamente i più conosciuti, non furono comunque gli unici rappresentanti dei kamikaze, parola composta dai due vocaboli "Kaze e Kami", cioè "vento divino" e che stava a ricordare il provvidenziale tifone che il 14 e il 15 agosto 1281 aveva disperso la flotta cinese di Kublai Khan (l'imperatore mongolo conosciuto da Marco Polo) salvando così il Giappone dall'invasione.

Infatti nei Corpi suicidi nipponici della seconda guerra mondiale (tralasciando altri simili iniziative avvenute ad esempio sui fronti terrestri della guerra russo-giapponese) debbono anche essere incluse le squadre di fanti incursori votati al sacrificio, che piombarono rispettivamente nel dicembre 1944 e nel maggio 1945 su alcuni aeroporti di Leyte e sulla base di Yontan ad Okinawa per tentare di distruggere i parcheggiati velivoli americani.

Ancora più articolati furono i kamikaze del mare, solitamente trascurati dalla storiografia, che ha quasi esclusivamente concentrato la sua attenzione sulle spettacolari picchiate degli aerei suicidi. Eppure la Marina giapponese, oltre ad essere stata la prima Forza Armata ad organizzare i kamikaze del cielo (imitata poi dall'Aviazione dell'Esercito imperiale, che impiegò reparti simili, denominati "Tokobetsu Kogekitai"), mise anche in linea tre Corpi suicidi operanti sopra e sotto le superfici marine.

Il primo di essi era armato con piccoli motoscafi monoposto carichi di esplosivo, chiamati "Shinyo", che il pilota doveva lanciare contro le navi nemiche, immolandosi nella conseguente esplosione. Essi derivavano dai "barchini" M.T.M. italiani, impiegati contro Suda e Malta nel 1941, ma sui quali era previsto il salvataggio del pilota.<sup>103</sup>

---

102. Sunderman J. F.: *World war II in the air. The Pacific*, New York, Franklin Watts, 1962, p. 208.

103. Per le caratteristiche degli *Shinyo* cfr. Watts A. J.: *Japanese warships of world war II*, Londra, Ian Allan, 1967, p. 295-297.

Dei 6.200 "Shinyo" costruiti, 390 vennero catturati dagli americani nelle Filippine e ad Okinawa, pochi altri furono lanciati senza successo contro indistinti bersagli a partire dalla fine del 1944 e i rimanenti rimasero in Giappone per essere utilizzati al momento dell'invasione alleata dell'arcipelago, che poi non avvenne.

Il secondo Corpo suicida "marittimo" operava sott'acqua ed era armato con i "Kaiten", cioè con i tipici siluri giapponesi da 610 mm, sui quali era stato ricavato uno stretto abitacolo per un pilota, che si serviva di un volantino e di un piccolo periscopio. Tali siluri convertiti venivano trasportati da sommergibili (a similitudine degli S.L.C. "maiali" italiani) o da navi appositamente attrezzate ed erano lanciati a distanze di sicurezza e guidati in affioramento dal pilota suicida fino all'impatto con il bersaglio.

Gli unici documentati successi dei Kaiten furono gli affondamenti della petroliera americana *Mississinewa* e del cacciatorpediniere *Underhill*, rispettivamente il 20 novembre 1944 e il 24 luglio 1945, e il danneggiamento del trasporto *Marathon* del 21 luglio precedente.<sup>104</sup>

Un altro Corpo subacqueo votato al sacrificio era rappresentato dai "Fukuryu", cioè da palombari che vivevano entro scafi di navi appositamente sommerse presso le spiagge del Giappone minacciate da sbarchi americani. Attraverso camere di allagamento, i "Fukuryu" uscivano sul fondo marino per attaccare eventuali mezzi anfibi nemici, indossando leggeri scafandri ed essendo armati di pertiche lunghe metri 3,30, all'estremità delle quali era fissata una carica esplosiva. Quest'arma, che ricordava le torpedini ad asta delle prime pirobarche torpediniere, doveva essere fatta esplodere a contatto delle carene dei bersagli navali e la conseguente compressione sottomarina avrebbe portato alla sicura morte lo stesso operatore. A causa però della mancata invasione del Giappone, tale Corpo suicida non ebbe modo di entrare in azione.<sup>105</sup>

Al di là del grande impatto psicologico che ebbero i kamikaze, soprattutto quelli aerei, sull'opinione pubblica occidentale, abituata a ben altre filosofie di vita, e al di là dei fantasiosi resoconti propinati da una stampa impreparata oppure alla caccia di notizie ad effetto, dobbiamo dire che l'intera organizzazione suicida giapponese conseguì risultati nulli sotto l'aspetto strategico e assai modesti sotto quello tattico.

---

104. Yokota Y. - Harrington J. D.: *Kaiten: Japan's human torpedoes*, in "Proceedings", Annapolis, U.S. Naval Institute Press, gennaio 1962.

105. Cfr. Warship International: *Japan's undersea suicide troops*, Toledo, Ohio, n. 3, anno 1973, p. 266-269.

Infatti la strategia americana non subì ritardi né tanto meno annullamenti ad opera dei pur animosi Corpi suicidi giapponesi, che non condizionarono neppure alcuna operazione nemica già intrapresa. Ad un attento esame statistico anzi risulta che soltanto 40 bersagli navali (le 3 portaerei di scorta *Saint Lo*, *Ommaney Bay* e *Bismarck Sea*, 14 cacciatorpediniere, 3 dragamine, una petroliera, 5 trasporti, 12 navi da sbarco e 2 navi antisommergibili) furono affondati dai 4.615 aerei suicidi effettivamente impiegati, il che equivaleva ad una modestissima percentuale di successi pieni, pari allo 0,87%. Altre 281 navi alleate vennero poi soltanto danneggiate.<sup>106</sup>

Soprattutto deludente fu l'impiego della speciale bomba a razzo pilotata Yokosuka MXY 7 "Ohka", cioè "fiore di ciliegio", arma fusiforme lunga 6 metri e con velocità di 650 km/h, che era trasportata e sganciata a non più di 35 chilometri dall'obiettivo da aerei bimotori, per essere poi guidata nell'ultimo tratto da un pilota suicida. Complessivamente 755 di tali armi a razzo entrarono in servizio a partire dal marzo 1945, ma la loro tattica d'impiego e le modeste doti evolutive e di autonomia le fecero soprannominare dagli americani "Baka", cioè "idiota". In effetti solo cinque di esse ottennero un successo pieno e la loro vittima maggiore fu il cacciatorpediniere *M.L. Abele*, affondato presso Okinawa il 12 aprile 1945.<sup>107</sup>

Significativo fu invece, come abbiamo accennato, l'effetto psicologico dei kamikaze sull'opinione pubblica americana, sempre poco disposta ad accettare un successo militare al prezzo di perdite forse troppo frettolosamente definite pesanti. Ciò contribuì quindi a far considerare a Washington assai azzardata l'invasione dell'arcipelago nipponico, il cui inizio era previsto per il novembre 1945, e a far invocare una soluzione alternativa del conflitto, attuata poi con il lancio delle bombe atomiche.

\* \* \* \* \*

Mentre il generale Mac Arthur completava la liberazione delle Filippine, nel Pacifico centro-occidentale l'ammiraglio Nimitz eseguiva la riconquista delle isole di Iwo Jima e di Okinawa, che rappresentava la premessa per la progettata invasione del vero e proprio arcipelago giapponese.

---

106. Per l'identificazione delle navi affondate dai kamikaze cfr. Silverstone P. H.: *U.S. warships of world war II*, Londra, Ian Allan, 1966, p. 394-408.

107. Francillon R. J.: *Japanese aircraft of the Pacific war*, Londra, Putnam & Company, 1970, p. 476-482.

L'isola lavica di Iwo Jima, appartenente all'arcipelago delle Volcano, venne conquistata dai marines americani tra il 19 febbraio e il 26 marzo 1945. E fu durante questa campagna, esattamente il 23 febbraio, che avvenne quel famoso alzabandiera del vessillo a stelle e strisce sul monte Suribachi, che fu immortalato dalla macchina fotografica del reporter Joe Rosenthal e che servì poi come modello per il maestoso monumento al Corpo dei marines statunitensi, oggi presente nel cimitero nazionale di Arlington a Washington.<sup>108</sup>

Questa campagna militare risultò molto sanguinosa, essendo costata 20.433 morti ai tenacissimi difensori giapponesi e 6.821 agli americani, i quali ultimi lamentarono inoltre l'affondamento della portaerei di scorta *Bismarck Sea* e il danneggiamento delle due portaerei d'attacco *Saratoga* e *Randolph*, tutte ad opera dei kamikaze. Alla fine però il possesso di Iwo Jima, situata a 660 miglia da Tokio e dotata di un aeroporto, permise agli americani di scortare con velivoli da caccia sui cieli del Giappone i propri bombardieri quadrimotori B-29, che decollavano dalle più lontane Marianne e che inoltre utilizzarono quest'isola come base di emergenza in ben 2.400 casi. È stato così calcolato che le piste aeree di Iwo Jima abbiano salvato la vita a circa 25.000 aviatori dell'Aviazione dell'Esercito USA che, imbarcati su B-29 danneggiati o comunque in avaria, sarebbero altrimenti caduti in mare al ritorno dalle loro missioni sul Giappone.

L'isola di Okinawa, che giace nell'arcipelago delle Ryukyu e che faceva già parte del territorio metropolitano nipponico, fu invasa il 1° aprile 1945 e venne occupata entro il 2 luglio successivo al prezzo di 110.071 soldati giapponesi, di circa 75.000 civili e di 12.520 americani caduti in combattimento in terra e in mare.<sup>109</sup>

Nel corso di questa campagna, che poi sarebbe risultata l'ultima della guerra nel Pacifico, il Corpo dei kamikaze nipponici lanciò i suoi più violenti attacchi del conflitto, utilizzando ben 1.809 aerei suicidi (1.050 della Marina e 759 dell'Esercito imperiale) e affondando 26 unità navali alleate, nessuna però più grande di un cacciatorpediniere o di un trasporto. I kamikaze inoltre danneggiarono intorno ad Okinawa altre 164 navi, tra cui 6 portaerei statunitensi e 3 inglesi. Naturalmente tutti questi successi dei velivoli suicidi sono stati già computati nella

---

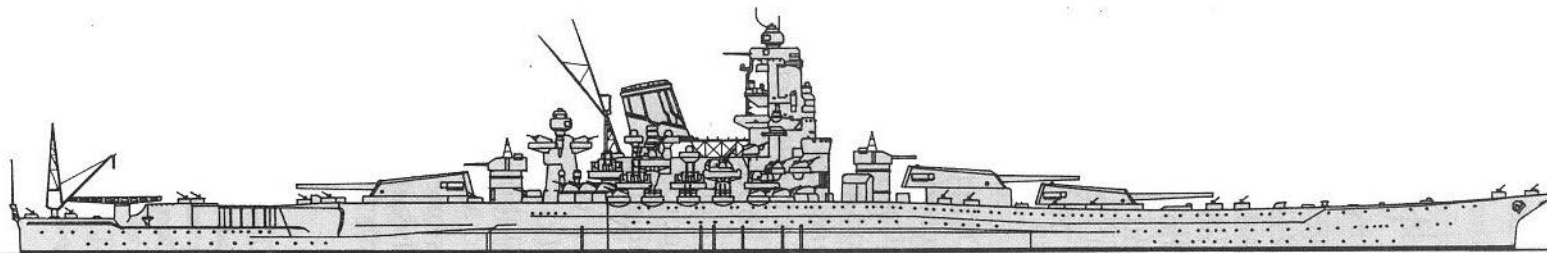
108. Wheeler R.: *The bloody battle for Suribachi*, New York, Crowell, 1965, p. 137-139.

109. P.R.O., fondo ADM 199, cartelle da 1529 a 1539: *Okinawa campaign 1945*.



## YAMATO

*Nave da battaglia della Marina Imperiale giapponese*



Scala 1:1250

### CARATTERISTICHE

*Dislocamento standard:* 64.170 tonnellate

#### *Dimensioni:*

lunghezza f.t. 263 m.  
lunghezza fra p.p. 244 m.  
larghezza 38,9 m.  
immersione 10,9 m.

#### *Apparato motore:*

4 gruppi turboriduttori Kanpon;  
12 caldaie Kanpon; 4 assi  
potenza 150.000 HP

#### *Velocità:* 27 nodi

#### *Armamento:*

IX-460/45, VI-155/60, XXIV-127/50,  
CL-25 mm., 2 catapulte e 6 aerei

#### *Protezione:*

verticale max. 410 mm.  
orizzontale max. 230 mm.  
armamento max. 650 mm.  
torrione 500 mm.

*Varo:* 8 agosto 1940

*Servizio:* 16 dicembre 1941

*Perdita:* 7 aprile 1945

### DATI STORICI

La classe "Yamato" era prevista inizialmente su cinque unità che dovevano essere le più potenti corazzate mai entrate in servizio, grazie all'armamento da 460 mm. e allo spessore delle corazzature. Solo la **Yamato** e la **Musashi**, tuttavia, vennero completate e furono le uniche due navi da battaglia non rimodernate ad entrare in servizio con la Marina nipponica nel corso della seconda guerra mondiale. Nella corsa a costruire corazzate tali da surclassare qualsiasi unità simile in servizio presso le Marine antagoniste, la classe "Yamato" segnò la tappa finale; ormai lo scontro navale era talmente condizionato dall'arma aerea, che la potenza del cannone poteva ben poco se non era sostenuta dalla superiorità nei cieli. Così, come la **Musashi** a Leyte nell'ottobre 1944, la **Yamato**, inviata nell'aprile 1945 a contrastare gli sbarchi americani ad Okinawa, fu sottoposta ad incessanti attacchi aerei americani e, colpita da 10 siluri e 7 bombe, affondò.

statistica della loro attività operativa, che abbiamo sintetizzato in questo stesso paragrafo. <sup>110</sup>

Rientrò nello spirito kamikaze anche la missione della supercorazzata *Yamato*, gemella della già affondata *Musashi* e, come tale, la più grande nave da battaglia di tutti i tempi (71.659 tonn. a pieno carico e 9 cannoni da 460 mm). Essa infatti salpò verso Okinawa, in compagnia dell'incrociatore leggero *Yabagi* e di 8 cacciatorpediniere, avendo a bordo la sola nafta sufficiente al viaggio di andata e avendo l'intenzione di incagliarsi sulle spiagge dell'isola e di fungere da poderosa e inaffondabile fortezza corazzata. La *Yamato* però non giunse mai a destinazione, perché venne intercettata dagli onnipresenti velivoli imbarcati americani e affondata il 7 aprile 1945 con dieci siluri e sette bombe. Colarono a picco nell'occasione anche l'incrociatore *Yabagi* e 4 degli 8 cacciatorpediniere di scorta. <sup>111</sup>

Dopo la conquista di Iwo Jima e di Okinawa la flotta americana e quella inglese del Pacifico condussero una serie di bombardamenti contro le basi costiere dell'arcipelago nipponico, prese di mira perfino dalle artiglierie di bordo, senza che l'aviazione giapponese tentasse un serio contrasto perché intenzionata a preservare i propri velivoli in vista del prevedibile sbarco alleato sulle maggiori isole metropolitane. In tal modo gli anglo-americani affondarono impunemente dentro i porti dell'arcipelago nipponico 3 corazzate, 5 portaerei pronte o in allestimento, 2 incrociatori pesanti, un incrociatore leggero, 2 vecchi incrociatori corazzati, un cacciatorpediniere e un sommergibile.

Contemporaneamente le "superfortezze volanti" B-29 continuavano la loro campagna terroristica sulle città del Giappone, prendendo di mira soprattutto Tokio, che nella notte tra il 9 e il 10 marzo 1945 subì il suo più pesante bombardamento, risultato anche uno dei più distruttivi dell'intera storia aeronautica. Nell'occasione 279 B-29 lanciarono sulla capitale nipponica 1.400 tonnellate di bombe incendiarie, perdendo 14 dei loro, ma radendo al suolo ben 267.171 edifici su una superficie

---

110. Occorre rilevare che il 22 novembre 1944 era stata costituita la cosiddetta "Flotta inglese del Pacifico" che, dopo alcune operazioni contro le basi nipponiche di Sumatra, si unì alla 5ª flotta americana nelle acque di Okinawa. Cfr. Winton J.: *The forgotten fleet: the British Navy in the Pacific 1944-1945*, Londra, Michael Joseph, 1970, p. 55-56, 96 e 129.

111. P.R.O., fondo ADM 199, cartella 1067: *U.S. actions against Kyushu, Nansei Shoto, Japanese fleet at Kure, the "Yamato" and operations in support of landings at Okinawa, reports 1945*.

di 35 chilometri quadrati. Gli abitanti morti in quel bombardamento, durato solo due ore, raggiunsero la mostruosa cifra di 83.793, che fu così superiore perfino a quella riscontrata su Hiroshima e Nagasaki subito dopo il lancio delle due bombe atomiche.<sup>112</sup>

Anche i sommergibili americani agivano ormai impunemente contro le linee di traffico giapponesi, protette in verità in modo del tutto inadeguato, conseguendo risultati globali che, tenendo conto della densità dei bersagli e dei mezzi impiegati, possono essere paragonati a quelli ottenuti dagli U-boote tedeschi in Atlantico. La flotta sottomarina USA infatti, al prezzo di 50 suoi battelli, affondò complessivamente 1.042 navi mercantili nipponiche per un totale di 4.780.000 t.s.l., oltre a 8 portaerei, una corazzata, 13 incrociatori, 47 cacciatorpediniere, 37 navi scorta minori, 18 sommergibili, 12 dragamine, 11 posamine e moltissime altre unità ausiliarie, per un totale di 214 navi da guerra per 577.626 tonnellate di dislocamento.

Al cospetto di queste cifre si possono invece definire modesti i successi della flotta subacquea giapponese, che in tutta la guerra riuscì a colare a picco "soltanto" 108 mercantili e 3 portaerei, 2 incrociatori, 5 cacciatorpediniere, 3 sommergibili e alcune unità ausiliarie alleate, perdendo in azione ben 130 battelli.<sup>113</sup>

Il motivo principale di tale disforme rendimento tra le due più potenti flotte subacquee operanti nel Pacifico fu dovuto all'errato impiego di quella nipponica, cui venne ordinato di attaccare di preferenza le molto meno vulnerabili e maggiormente protette unità da guerra nemiche, anziché prendere di mira l'estesissimo traffico mercantile americano nell'oceano.

## **8 Le bombe atomiche, l'intervento dell'Unione Sovietica e la resa giapponese**

Come è noto, la guerra del Pacifico si concluse con il lancio di due bombe atomiche sulle città di Hiroshima e Nagasaki e con l'intervento

---

112. Craven W. F. - Cate J. L.: *The Army Air Forces in world war II*, vol. V, cit., p. 616-617 e Caidin M.: *La notte che distrussero Tokio*, Milano, Mondadori, 1969, p. 10-11 e 141-186. Il maggior numero di vittime in assoluto dei bombardamenti aerei, compresi quelli nucleari, si ebbe invece nella città tedesca di Dresda, dove nelle due giornate del 13 e 14 febbraio 1945 perirono sotto le bombe anglo-americane ben 135.000 persone. Cfr. Toland J.: *Gli ultimi cento giorni*, cit., p. 148-164.

113. Hashimoto M.: *Sunk. The story of the Japanese submarine fleet*, Londra, Cassel, 1954, p. 255-260 e 272.

sovietico contro il Giappone. Subito dopo, nell'instaurato clima di "guerra fredda", la storiografia marxista ha voluto dare l'impressione che quelle due incursioni nucleari fossero state più uno strumento politico antisovietico che una vera e propria necessità militare antigiapponese. Occorre quindi innanzi tutto fare chiarezza sui reali motivi che indussero il presidente Truman (succeduto a Roosevelt, morto il 12 aprile 1945) ad ordinare l'impiego delle armi atomiche.

Il tutto ebbe inizio il 2 agosto 1939, quando il famoso scienziato Albert Einstein, anche a nome di altri fisici, richiamò con un'allarmata lettera l'attenzione del presidente Roosevelt sulla possibilità che la Germania nazista potesse costruire una bomba atomica. In verità oggi sappiamo che gli appositi studi condotti in Germania e nello stesso Giappone erano molto più arretrati di quanto supposto, ciò che ha fatto pensare ad un'orchestrata e strumentale manovra da parte di Einstein e di altri scienziati antinazisti o di origine ebraica, rifugiatosi negli Stati Uniti.<sup>114</sup>

Comunque sia, Roosevelt dette ascolto a questi qualificati allarmi ed ordinò di intensificare gli studi sull'energia atomica, fino a costituire un apposito gruppo di scienziati che furono riuniti il 23 settembre 1942 nel cosiddetto "progetto Manhattan" e posti sotto la direzione organizzativa del generale Groves. Nell'ambito di questo gruppo, il 2 dicembre 1942 il fisico italiano Enrico Fermi, anch'esso riparato negli Stati Uniti, riuscì per la prima volta a controllare nei laboratori di Chicago la cosiddetta "reazione a catena", determinata dal bombardamento dei neutroni sul nucleo dell'uranio, successo scientifico dal quale prese avvio la fase conclusiva della costruzione della bomba, portata avanti negli appositi stabilimenti di Los Alamos.

Per lungo tempo il previsto bersaglio di un'eventuale arma nucleare fu la Germania nazista, come era stato deciso dagli esperti anglo-americani durante la Conferenza interalleata di Quebec dell'agosto 1943. Tuttavia la caduta del Terzo Reich prima della realizzazione della bomba fece indirizzare il suo impiego contro il Giappone, secondo il seguente processo.<sup>115</sup>

Il 28 maggio 1945 il Comitato dei Capi di Stato Maggiore alleati approvò il piano "Downfall" per l'invasione del Giappone, che avrebbe avuto una prima fase con lo sbarco nella meridionale isola di Kyushu nel

---

114. Purtroppo anche questa tesi è stata influenzata da pregiudizi di carattere politico-ideologico, che non hanno certamente agevolato una serena ricostruzione storica dei fatti.

115. Groueff S.: *Progetto Manhattan*, Milano, Mondadori, 1968, p. 22.

novembre successivo ed una seconda fase con lo sbarco nella centrale e più importante isola di Honshu nel marzo 1946. Per entrambe le operazioni venne prevista a Washington una perdita complessiva di circa un milione di soldati tra americani ed inglesi, ciò che pose subito un grande interrogativo sulla tenuta morale del fronte interno negli Stati Uniti e in Gran Bretagna, dove la recente vittoria contro la Germania di Hitler aveva in gran parte smobilitato l'opinione pubblica e dove perdite di sangue di tal genere non sarebbero state facilmente accettate. Lo stesso Churchill infatti, preoccupato dall'altissimo numero di vittime previsto per l'operazione "Downfall", giunse a chiedere a Truman nel luglio 1945 la rinuncia ad imporre al Giappone la formula della "resa incondizionata", già decisa nella Conferenza di Casablanca del gennaio 1943 e già applicata ai danni dell'Italia e della Germania.<sup>116</sup>

Ad avvalorare questi timori giunse nei primi giorni dello stesso luglio un meditato rapporto del supremo organo d'informazioni interarmata degli Stati Uniti, cioè del "Combined Intelligence Committee", che riteneva ancora sufficienti ad una prolungata difesa del Giappone le pur ridotte scorte nipponiche di combustibili e reputava giustamente vitale l'industria aeronautica del Sol Levante, capace infatti di costruire ancora 1.500 velivoli al mese. Tutto ciò nonostante i continui bombardamenti strategici americani, la cui precisione si dimostrò in effetti inferiore al previsto, a dispetto delle interessate ed ottimistiche assicurazioni dell'U.S.A.A.F., cioè dell'aviazione dell'Esercito statunitense.<sup>117</sup>

Frattanto un'apposita commissione provvisoria, composta da esperti civili e presieduta dal Segretario di Stato americano Byrnes, aveva valutato l'opportunità di concludere al più presto la guerra nel Pacifico senza rischiare un bagno di sangue. Questo infatti sarebbe emerso non solo dal milione di vittime alleate previsto nelle due operazioni anfibia contro l'arcipelago, ma anche dall'ecatombe di vite giapponesi, considerato il disprezzo della morte costantemente esibito dai soldati nipponici e il prolungamento dei convenzionali bombardamenti terroristici sulle città dell'Impero. Il 1° giugno 1945 pertanto questa commissione era giunta a perorare l'impiego delle armi nucleari quale metodo alternativo agli sbarchi alleati del novembre 1945 e del marzo 1946.

---

116. Churchill W.: *La seconda guerra mondiale*, Milano, Oscar Mondadori, 1970, vol. XII: *La cortina di ferro*, p. 329-330.

117. Her Majesty's Stationery Office: *History of the second world war – U.K. military series. Grand Strategy*, vol. VI, Londra, H.M.S.O., 1956, p. 280-281.

Anche metà degli scienziati del progetto "Manhattan", cioè i fisici Fermi, Oppenheimer, Compton e Lawrence, giunsero alla conclusione che l'impiego delle costruende bombe atomiche fosse un modo meno cruento per concludere la guerra. Contro di essi si schierarono invece i colleghi Franck, Szilard, Seaborg e Witch, firmatari del cosiddetto "rapporto Franck". Da questo contrasto nacque la proposta mediatrice di eseguire soltanto un'esplosione "dimostrativa" della bomba nel deserto del Nuovo Messico, alla presenza della stampa internazionale, oppure di comunicare preventivamente e pubblicamente la città giapponese su cui sarebbe stata lanciata l'arma, così da permettere il tempestivo sgombero della popolazione civile.<sup>118</sup>

La suddetta commissione provvisoria composta da esperti civili però respinse questa richiesta, per bocca del segretario di Stato Byrnes e per le seguenti considerazioni. Innanzi tutto un possibile mancato funzionamento della bomba "dimostrativa" alla presenza della stampa internazionale avrebbe coperto di ridicolo l'intero apparato scientifico e militare americano e avrebbe ottenuto lo scopo inverso di galvanizzare i giapponesi. In secondo luogo la preventiva indicazione della città-bersaglio nipponica avrebbe permesso al nemico di concentrare intorno ad essa tutte le disponibili difese contraeree per far fallire la missione o di ammassare sul posto migliaia di prigionieri americani, cosa non improbabile alla luce delle atrocità compiute fino ad allora dai giapponesi in spregio alle norme internazionali.<sup>119</sup>

Nel dopoguerra è sorto su questi e su altri punti della questione un vivace dibattito, spesso inquinato purtroppo, come abbiamo detto, da pregiudizi di natura politica che nulla hanno a che fare con la seria ricerca storica.

Coloro che hanno condannato – per motivi umanitari o per cieca fedeltà ad un partito politico – la sofferta decisione di usare le bombe nucleari sostengono con forza che il Giappone fosse nel luglio-agosto 1945 un Paese già vinto. Per affermare ciò sono stati in primo luogo adottati come prove gli ottimistici rapporti compilati nel 1945-1946 dall'"U.S. Strategic Bombing Survey", cioè da un organo dell'aviazione strategica americana, che poi sono risultati inattendibili perché esclusivamen-

---

118 Santoni A.: *Come si giunse ad Hiroshima. Analisi critica di una decisione storica*, in "Rivista Marittima", febbraio 1976.

119. Notizie sulle sevizie e sui massacri di prigionieri di guerra da parte giapponese erano cominciate a filtrare abbondantemente in Occidente.



te interessati a propagandare la falsa teoria di una guerra già vinta nel 1945 dalle sole forze aeree statunitensi.<sup>120</sup>

Un'altra presunta prova che il Giappone fosse sull'orlo del collasso alla metà del 1945 verrebbe fornita, secondo i suddetti contestatori, dalle richieste di mediazione politica rivolte negli ultimi mesi di guerra da emissari nipponici all'allora neutrale Unione Sovietica, al fine di sollecitare trattative di pace. In questo caso però ci si dimentica che tali esponenti nipponici non erano rappresentanti del Governo in carica a Tokio, ma erano dissidenti di minoranza, i quali comunque sondavano soprattutto la disponibilità di Stalin a mantenere la neutralità e a non intervenire nella guerra del Pacifico (cosa che invece avvenne nella notte dell'8 agosto 1945, cioè oltre due giorni dopo l'esplosione atomica di Hiroshima).

A sostegno delle nostre controdeduzioni sta il rigido e inflessibile atteggiamento successivo del legittimo Governo di Tokio, che non si arrese né dopo la prima bomba atomica del 6 agosto su Hiroshima, né dopo l'entrata in guerra dell'U.R.S.S. dell'8 agosto, né subito dopo la seconda bomba atomica del 9 agosto su Nagasaki, ma addirittura nella notte tra il 14 e il 15 agosto, unicamente grazie all'intervento personale e risolutore dell'imperatore Hirohito, come vedremo meglio in seguito.<sup>121</sup>

Non dovrebbe altresì essere taciuto il fatto che Stalin rivelò agli americani la natura dei suddetti approcci moscoviti dei giapponesi soltanto il 28 luglio 1945, quando – guarda caso – giunse alla conferenza di Potsdam la notizia del rifiuto nipponico dell'estremo “ultimatum” alleato e quando perciò Truman non poteva certamente prestare fede alle precedenti intenzioni “pacifiste” espresse a Mosca da qualche emissario nemico non qualificato. Inoltre in quello stesso 28 luglio Stalin, informato correttamente quattro giorni prima da Truman che gli Stati Uniti erano in possesso delle potentissime bombe e che intendevano impiegarle sul Giappone, giunse ad approvare questa decisione, affermando che l'Impero del Sol Levante non si sarebbe arreso e avrebbe combattuto fino alla morte.

---

120. Per gli accennati, interessati ed irrealistici rapporti dell'U.S.A.A.F. vds. U.S. Strategic Bombing Survey: *The effects of the atomic bombs on Hiroshima and Nagasaki*, Washington 1945; *The campaigns of the Pacific war*, Washington 1946 e *Interrogation of the Japanese officials*, Washington 1946.

121. Toland J.: *L'eclisse del Sol Levante, 1936-1945*, cit., p. 1131-1170.

Con ciò cade anche l'interpretazione secondo la quale l'arma nucleare sarebbe stata usata dagli americani soprattutto per "battere sul tempo" il già concordato ed ormai non più desiderato intervento dell'U.R.S.S. nella guerra del Pacifico. Infatti – se così fosse – Truman non avrebbe confidato tale segreto a Stalin e quest'ultimo non avrebbe approvato il tutto, o almeno avrebbe anticipato la sua entrata in guerra contro il Giappone, che invece avvenne esattamente allo scadere dei tre mesi successivi alla vittoria in Europa dell'8 maggio 1945, come lo stesso Stalin aveva preannunciato a Truman fin dalla Conferenza di Yalta del febbraio 1945.

Esaminiamo ora più in profondità il preconconcetto secondo cui il Giappone non avrebbe più avuto nel luglio-agosto del 1945 alcuna materiale capacità di difesa e si sarebbe comunque arreso al primo accenno di sbarco nemico. Come abbiamo detto, la principale fonte di questa affermazione nacque dagli ottimistici rapporti dell'"U.S. Strategic Bombing Survey", largamente ridimensionati in seguito, senza che di tale pesante discredito sia stata fatta menzione da parte di scrittori interessati a dimostrare il contrario. Se prendiamo invece in considerazione tutta la documentazione disponibile, in gran parte d'origine nipponica e tradotta in Occidente, abbiamo un quadro nettamente diverso.<sup>122</sup>

Non c'è bisogno di spendere molte parole per ricordare l'altissimo spirito nazionale che animava il popolo e le Forze Armate nipponiche e per immaginare quale tipo di resistenza morale avrebbero incontrato gli anglo-americani una volta sbarcati sull'arcipelago. Sotto il profilo materiale invece esistono prove che la produzione industriale ed energetica, così come le risorse alimentari, sarebbero state sufficienti a mantenere il Giappone in guerra almeno fino alla primavera del 1946, come dichiarò alla Dieta il vice ministro della guerra Shibayama il 10 giugno 1945. Infatti le energie nipponiche che una volta andavano disperse nell'immensità dell'oceano e del continente asiatico potevano ora essere concentrate nella difesa del territorio metropolitano, ciò che rende parziali le statistiche sulla pur sensibile riduzione della produzione nazionale tra il 1941 e il 1945, a sua volta determinata dai bombardamenti aerei e dal blocco navale americano.<sup>123</sup>

---

122. Her Majesty's Stationery Office: *History of the second world war – U.K. military series. Grand Strategy*, vol. VI, cit., p. 279-280.

123. Per alcune delle suddette statistiche cfr. Okumiya M. - Horikoshi J - Caidin M.: *Zero*, cit., p. 375-376.

Dal punto di vista strettamente militare è innegabile che la Marina imperiale fosse stata largamente falcidiata dalla guerra, ma è altrettanto vero che questa Forza Armata era la meno indispensabile nella futura lotta terrestre ed aerea che si sarebbe instaurata dopo lo sbarco alleato sull'arcipelago. Essa comunque rimaneva assai temibile a causa della sopravvivenza di migliaia di battelli suicidi "Shinyo", di 120 siluri umani "Kaiten" e di 350 sottomarini tascabili, tutti mezzi molto utili nelle missioni a breve raggio contro la flotta anfibia nemica.

L'Esercito giapponese era invece nel luglio-agosto 1945 la Forza Armata più solida, disponendo sull'arcipelago nipponico di 2.350.000 soldati regolari, di 250.000 membri di una speciale forza di guarnigione e di ben 28 milioni di ausiliari della milizia territoriale. Questi ultimi erano reclutati in base ad una recente legge, che dichiarava inquadabili gli uomini dai 15 ai 60 anni e le donne dai 17 ai 45 anni. Dietro a questa enorme massa di combattenti e di ausiliari esistevano in Giappone 2.250.000 operai militarizzati dell'Esercito e 1.300.000 operai della Marina.<sup>124</sup>

Altrettanto agguerrite apparivano le forze aeree dell'Esercito e della Marina nipponica, che allineavano a quell'epoca 8.400 velivoli, di cui circa 6.000 sul territorio metropolitano, oltre a 5.000 kamikaze ricavati da velivoli da addestramento e da collegamento. Da parte sua l'industria aeronautica del Paese, nonostante i bombardamenti americani, era capace ancora di produrre mensilmente 1.500 apparecchi e stava per completare la dispersione e l'installazione sotterranea delle proprie fabbriche principali.<sup>125</sup>

La strategia giapponese per la difesa del suolo metropolitano era basata sul piano "Ketsu" dell'aprile 1945, che prevedeva sette ipotesi di invasione alleata e che faceva soprattutto conto sulla tattica suicida, su una rigida resistenza sulle spiagge e su una guerriglia nell'interno. Nell'estate del 1945 inoltre gli strateghi di Tokio erano giunti a prevedere l'epoca degli sbarchi nemici, che sarebbero sicuramente avvenuti, dopo l'ottobre successivo, cioè al termine della stagione dei tifoni.

---

124. Kirby S. W.: *History of the second world war U.K. – The war against Japan*, vol. V: *The surrender of Japan*, Londra, H.M.S.O., 1969, p. 461-464 e Coox A. D.: *Japan: the final agony*, Londra, Hazell Watson & Viney, 1970, p. 93.

125. Francillon R. J.: *Japanese aircraft of the Pacific war*, cit., p. 14-15 e Hayashi S. - Coox A. D.: *Kogun. The Japanese Army in the Pacific war*, Quantico, U.S. Marine Corps association, 1959, p. 182.

L'obiettivo finale giapponese non era naturalmente la ricerca di una vittoria militare che rovesciasse le sorti del conflitto, ma il conseguimento di una situazione militare di stallo dopo lo sbarco degli alleati, che arrecasse gravi perdite a questi ultimi e li convincesse dell'inutilità di proseguire la guerra. Sarebbe maturata così la speranza di ottenere una pace di compromesso, anziché l'umiliante resa incondizionata voluta da Washington e da Londra.

Questi propositi erano meno irrealizzabili di quanto possano apparire a prima vista e facevano giustamente affidamento sulla stanchezza e su una sorta di isterismo dell'opinione pubblica americana, che aveva sollevato già alti lamenti per i 990 marines morti durante la conquista di Tarawa nel novembre 1943 e ancor più per i 6.821 soldati statunitensi uccisi a Iwo Jima nel febbraio-marzo 1945, cosa che all'epoca aveva fatto perfino chiedere da alcuni rappresentanti l'impiego di gas venefici.<sup>126</sup>

\* \* \* \* \*

Il 16 luglio 1945 la prima bomba atomica della storia fu pronta per l'esperimento pratico e venne fatta esplodere nei pressi di Alamogordo nel Nuovo Messico. Nonostante però la buona riuscita della prova, gli scienziati americani non ebbero mai la certezza che anche le uniche due bombe operative allora in costruzione, una volta lanciate da un aereo ad alta quota, sarebbero esplose regolarmente e alla desiderata altezza dal suolo di circa 500-600 metri.

Il 28 luglio, come abbiamo detto, il Governo giapponese dimostrò di voler continuare la guerra e fece conoscere agli alleati, riuniti con Stalin nella conferenza di Potsdam, il suo rifiuto dell'"ultimatum" cino-anglo-americano. Di conseguenza il 2 agosto Truman approvò l'impiego delle bombe nucleari (operazione "Centerboard"), accettando definitivamente le ricordate deduzioni e raccomandazioni espresse dalla commissione provvisoria di esperti civili e dal "Combined Intelligence Committee".<sup>127</sup>

I bersagli del bombardamento atomico furono indicati in un elenco che comprendeva le città giapponesi di Hiroshima, Kokura, Nagasaki e Kyoto, quest'ultima poi scartata per la sua importanza religiosa e storica. Obiettivo di prima scelta fu la città di Hiroshima, poiché essa era

---

126. Newcomb R.: *Iwo Jima*, Milano, Rizzoli, 1966, p. 259. La proposta di usare i gas ad Iwo Jima fu addirittura inoltrata alla Casa Bianca, dove però essa venne bocciata.

127. Craven W. F. - Cate J. L.: *The Army Air Forces in world war II*, vol. V, cit., p. 714.

sede del Comando del II Gruppo d'Armata, di alcune industrie belliche e di un centro di telecomunicazioni, non ospitava alcun campo di prigionieri di guerra, non era stata rasa al suolo da precedenti bombardamenti convenzionali ed aveva infine una configurazione pianeggiante assai idonea all'impiego della bomba. Su questa città pertanto gli aerei americani lanciarono il 4 agosto 720.000 manifestini, che minacciavano una sua completa distruzione se il Governo giapponese non avesse accettato la resa incondizionata. Sfortunatamente questo avvertimento non fu raccolto dalle autorità e dalla popolazione.

La prima bomba nucleare operativa della storia, soprannominata "little boy", cioè ragazzino, aveva il nucleo di uranio 235, pesava 4.400 chilogrammi, era lunga m. 3,28 e misurava un diametro di m. 0,80. Alla fine di luglio essa fu trasportata, suddivisa in sezioni, nell'isola di Tinian, importante base aerea delle "superfortezze volanti" B-29 nell'arcipelago delle Marianne. In particolare il nucleo della bomba venne trasferito da San Francisco a Tinian dall'incrociatore pesante *Indianapolis*, che poi fu affondato dal sommergibile nipponico *I-58* del cap. corv. Hashimoto lungo la rotta di ritorno verso le Filippine, nella notte tra il 29 e il 30 luglio 1945.<sup>128</sup>

Alle prime ore del 6 agosto 1945 il "little boy" fu stivato sul B-29 del colonnello Paul Tibbets, Comandante del 509° Gruppo aereo di base a Tinian, che aveva battezzato tale superfortezza volante con il nome di sua madre, "Enola Gay". Quindi, alle 02.45 del 6 agosto, questo quadrimotore decollò da Tinian, preceduto da altri tre B-29, che dovevano controllare le condizioni meteorologiche sull'obiettivo principale (Hiroshima) e sui due bersagli alternativi (Kokura e Nagasaki). Altri due B-29 seguivano l'"Enola Gay" per compiere rilevamenti scientifici e fotografici dell'obiettivo dopo il bombardamento.

Nel mattino di quel fatidico 6 agosto 1945 il cielo di Hiroshima fu trovato sgombro da nuvole, cosicché su questa città piombò regolarmente l'"Enola Gay" di Tibbets, che alle 08.14 locali sganciò la bomba. La terribile arma esplose dopo cinquanta secondi, alla prescritta altezza di 660 metri dal suolo e sulla verticale del centro cittadino.

L'equipaggio del B-29 americano, informato da Tibbets solo in volo della natura dell'ordigno, si rese subito conto della spaventosa distruzione arrecata al bersaglio, sul quale si sollevò fino all'altezza di 15.250

---

128. Newcomb R. F.: *Si salvi chi può*, Milano, Longanesi, 1966, p. 78-114 e Hashimoto M.: *Sunk. The story of the Japanese submarine fleet*, cit., p. 223-226.

metri un fungo di polvere e cenere. In effetti 12 chilometri quadrati della città, comprendenti 40.653 costruzioni, furono rasi al suolo, mentre le vittime furono 60.175, cifra inferiore a qualsiasi altra divulgata sul momento, ma che era destinata purtroppo a salire negli anni seguenti fino ad oltre 100.000, a causa del successivo decesso di persone rimaste esposte alle implacabili radiazioni.<sup>129</sup>

Malgrado questo terribile colpo ammonitore, il Governo nipponico non dette nei giorni seguenti alcun segno di cedimento, ragion per cui gli americani decisero di impiegare il 9 agosto la loro seconda ed ultima bomba atomica allora disponibile. Infatti altre due armi del genere sarebbero state pronte soltanto il 19 e il 29 del mese.

Si trattava questa volta di una bomba al plutonio, ritenuta ancora più potente di quella sganciata su Hiroshima. Essa, denominata "fatman", cioè ciccione, aveva le seguenti misure: peso di 4.500 chilogrammi, lunghezza di m. 3,05 e diametro di m. 1,35 e venne imbarcata sul B-29 "Bock's car" del maggiore Sweeney.

Il secondo bombardamento atomico doveva avere come obiettivo la città di Kokura, ma le cattive condizioni meteorologiche locali, che impedivano il prescritto puntamento a vista e che furono rilevate nel mattino del 9 agosto dagli aerei d'avanguardia, fecero deviare all'ultimo momento il "Bock's car" sul bersaglio alternativo, costituito dalla sfortunata e tuttora splendida città di Nagasaki. Su ambedue questi centri urbani comunque gli aerei americani avevano lanciato durante il giorno precedente i consueti volantini che invitavano la popolazione ad allontanarsi, ma che, come nel caso di Hiroshima (la cui sorte era stata disgraziatamente tenuta nascosta dalle autorità), non ottennero alcun effetto sulla cittadinanza.<sup>130</sup>

Su Nagasaki il maggiore Sweeney trovò condizioni meteorologiche accettabili seppure non ideali, tanto è vero che la bomba, sganciata alle 11.02 del 9 agosto 1945, esplose ad una quota di 490 metri non sul centro della città, come stabilito, ma sulla sua periferia occidentale, fattore che, in combinazione con la conformazione collinosa dell'abitato, contribuì a ridurre il numero delle vittime. Morirono infatti all'istante circa

---

129. Morison S. E.: *History of U.S. naval operations in world war II*, vol. XIV: *Victory in the Pacific*, Boston, Little Brown, 1960, p. 345. Nella città di Hiroshima vivevano allora 245.000 residenti e circa 100.000 militari.

130. Chinnock F. W.: *Nagasaki: la bomba dimenticata*, Milano, Mondadori, 1970, p. 26-28.



40.000 persone, numero lievitato poi fino a 74.800, mentre 12.900 edifici furono rasi al suolo su una superficie di sette chilometri quadrati.<sup>131</sup>

Come si vede, le due armi nucleari causarono immediatamente sia ad Hiroshima che a Nagasaki meno vittime e meno distruzioni materiali di quelle arrecate dal bombardamento convenzionale su Tokio nella notte tra il 9 e il 10 marzo 1945, illustrato nel paragrafo precedente, per non parlare del vero e proprio olocausto di Dresda.

Frattanto alle ore 00.01 di quello stesso 9 agosto 1945 l'Unione Sovietica, facendo seguito alla dichiarazione di guerra presentata a Tokio nel pomeriggio precedente, aveva attaccato il Giappone in Manciuria, in Corea e nell'isola di Sakhalin. Come abbiamo anticipato, l'intervento dell'U.R.S.S. era stato concordato con gli alleati fin dalla conferenza di Yalta del febbraio 1945, occasione nella quale Stalin aveva promesso agli anglo-americani che avrebbe dichiarato guerra al Giappone entro tre mesi dalla conclusione del conflitto in Europa, terminato poi l'8 maggio 1945.<sup>132</sup>

Stalin quindi rispettò gli impegni assunti con estrema puntualità, anche se effettivamente questo suo intervento in Estremo Oriente era divenuto nel frattempo molto meno desiderato dagli anglo-americani, consapevoli ormai di poter battere da soli e rapidamente il Giappone con l'impiego dell'arma nucleare. Comunque sia, è rilevante il fatto che il dittatore sovietico, informato da Truman il 24 luglio dell'intenzione americana di lanciare sul Giappone quelle bombe speciali, non abbia anticipato nemmeno di un giorno il suo intervento antinipponico, che avvenne esattamente come promesso, cioè allo scadere del terzo mese dopo la vittoria in Europa. Ciò sta a significare che nemmeno Stalin avrebbe prestato fede alla tesi, poi così cara alla storiografia marxista, secondo cui gli americani lanciarono le bombe atomiche su Hiroshima e Nagasaki soltanto o soprattutto per prevenire e battere sul tempo l'intervento dell'U.R.S.S. in Estremo Oriente.

Le truppe sovietiche, largamente dotate di mezzi corazzati, travolsero le difese nipponiche e si impossessarono facilmente della Manciuria,

---

131. Gigon F.: *L'apocalisse dell'atomo*, Firenze, Sansoni, 1958, p. 208. Una lapide commemorativa, contenente alcuni dati statistici, sorge oggidi sull'epicentro dell'esplosione.

132. Garthoff R.: *The Soviet Manchurian campaign, August 1945*, in "Military Affairs", ottobre 1969 e Ekman M. E.: *The 1945 Soviet Manchurian campaign: a model for Sino-Soviet war*, in "Naval War College review", luglio-agosto 1974.

della Corea settentrionale e della parte meridionale della grande isola di Sakhalin, che era passata al Giappone dopo la vittoriosa guerra contro la Russia zarista del 1904-1905.<sup>133</sup>

Nonostante però questi disastri bellici e il fatto di essersi procurato un altro potentissimo nemico e malgrado i due bombardamenti nucleari, il Giappone non si arrese se non nella notte del 14 agosto, cioè quasi nove giorni dopo Hiroshima e sei giorni dopo l'intervento sovietico e la bomba su Nagasaki. E ciò avvenne solo grazie all'accennato e inconsueto intervento dell'imperatore Hirohito che, di fronte ad un'ancora maggioritaria fazione governativa di "oltranzisti" e di "falchi", dichiarò la propria intenzione di mettere fine alle ostilità, da lui poi comunicata il 15 agosto attraverso la radio nipponica.

Tuttavia nemmeno l'inviolabile decisione imperiale trovò pieno consenso nel Giappone militarista di allora, pur minacciato da una completa distruzione, dove molti militari e civili non ritenevano onorevole neppure una resa che veniva dopo due bombe nucleari e dopo l'entrata in guerra del colosso sovietico. Pertanto in tutto l'Impero si verificarono numerosi casi di suicidio, alcuni piloti tentarono di gettarsi contro l'avanzante flotta americana perfino dopo la proclamazione del cessate il fuoco e un colpo di Stato fu sventato a stento nella capitale, dove alcuni ufficiali dissidenti penetrarono addirittura nel Palazzo imperiale per tentare di distruggere i dischi su cui era inciso il proclama radiofonico di Hirohito del 15 agosto.<sup>134</sup>

La firma della resa giapponese poté quindi avere luogo solo il 2 settembre 1945 a bordo della nave ammiraglia della 3ª flotta americana, la corazzata *Missouri*, ancorata nella baia di Tokio insieme alle altre unità statunitensi e britanniche. Terminava così l'ultimo capitolo della sanguinosissima seconda guerra mondiale, che da solo era costato la vita a quasi quattro milioni e mezzo di esseri umani nel Pacifico, in Cina e nel Sud Est asiatico.<sup>135</sup>

---

133. Giuglaris M. : *Storia della guerra del Pacifico*, Milano, Sugar, 1966, p. 436-439. Vds. al proposito il 6° paragrafo del primo capitolo.

134. Craig W. : *La caduta del Giappone*, Milano, Rizzoli, 1970, p. 213 e 307 e Pineau R.: *Spirit of the divine wind*, in U.S. Naval Institute "Proceedings", Annapolis, novembre 1958.

135. Vds. Kase T.: *Journey to "Missouri"*, New Haven, Archon Books 1950.

## **BIBLIOGRAFIA**

### **DOCUMENTAZIONE ARCHIVISTICA**

#### **Archivio Ufficio Storico della Marina Militare (A.U.S.M.M.)**

Cartelle 177, 186, 187, 188 e 331 sulla guerra russo-giapponese del 1904-1905

Cartelle 296, 323 e 331 sulla politica navale italiana fino al 1915

Cartelle 2631 e 3272 sulle costruzioni navali italiane tra le due guerre mondiali

Cartelle 2698, 2699 e 2758 sulla fornitura di navi italiane all'estero tra le due guerre mondiali

Cartelle da 3155 a 3164 e cartella 3268/5 sullo scacchiere dell'Estremo Oriente

Ammiragliato britannico: elenchi di navi perdute e danneggiate, 1 cartella

Aviazione per la Marina, 23 cartelle

Diario di Supermarina

Bollettini delle operazioni navali nel Mediterraneo 1940-1943

Comandi Navali complessi, 43 cartelle

Titolo A, collezione A/1 bis: "Questione nave portaerei"

Titolo F, collezione B: "Convegni e colloqui italo-tedeschi"

Fondo "Scontri navali e operazioni di guerra", 101 cartelle

Fondo "Naviglio militare 1940-1943", cartelle da A1 a Z2

Fondo "Sommergibili 1940-1945", 161 cartelle

Fondo "Naviglio mercantile 1940-1945", cartelle da A1 a Z3

Fondo "Attacchi alle basi", 21 cartelle

Fondo "Commissioni d'Inchiesta Speciali (C.I.S.)", 74 cartelle

Fondo "Promemoria di Supermarina", 7 cartelle

Fondo "Direttive Navali (Di.Na.)"

Fondo "Documenti di guerra (D.G.)"

Fondo "Maricosom", cartelle da 106 a 192 e da A ad O

Fondo "Marina germanica in Italia", 31 cartelle

Fondo "Mezzi d'assalto", cartelle da A ad N e da 1 a 9

Fondo "Relazioni con Superaereo", 2 cartelle

Notizie varie su azioni navali, 2 cartelle

Ordini d'operazioni e disposizioni varie, 2 cartelle

Avvenimenti dopo l'8 settembre 1943, titolo G

Raccolta dei "Supplements to the London Gazette"

Saggi storici, 15 cartelle

### **Archivio Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare (A.U.S.A.M.)**

Documenti DGH, cooperazione aerea italo-tedesca

Documenti EG, forze aeree dell'Egeo

Documenti GAM, guerra navale e cooperazione aero-marittima

Documenti LT, forze aeree della Libia e della Tunisia

Documenti OP, questioni operative di carattere generale

Documenti SA, forze aeree della Sardegna

Documenti SL, forze aeree della Sicilia

Documenti SSL, forze aerosiluranti

### **Public Record Office di Kew Gardens, Londra (P.R.O.)**

ADM 1, cartella 8637/55: *Formation of the Code and Cipher School and its subsequent housing. Placed under the direction of the Chief of the Secret Service, December 1923*

ADM 1, cartella 9501: *Convoy policy 1939-1943*

ADM 1, cartella 9792: *Naval Intelligence in wartime*

ADM 1, cartella 10723: *Voyage of German battleship "Graf Spee"*

ADM 1, cartelle 11812 e 11813: *Capture of Italian "E" boat "MAS 452" after the attack on Malta harbour, report*

ADM 1, cartella 14207: *Operational Intelligence Centre: complement and senior appointments 1939-1945*

ADM 1, cartella 16229: *Italian Intelligence Services: report on organization of Intelligence Division of Italian Navy and activities of Italian Secret Service 1940-1943*

ADM 1, cartella 17006: *Protection of shipping in the South Atlantic, Mediterranean and Indian Ocean: employment of naval forces in the protection of trade*

ADM 1, cartella 19999: *Sinking of German battleship "Bismarck"*

ADM 1, cartella 25846: *Subversive movement in Italian Navy: use of Italian intermediary in Stockholm 1940-1942*

ADM 116, cartelle da 114 a 118: *China: Boxer rising 1900*

ADM 116, cartella 891: *Spanish-American war*

ADM 116, cartella 940/B: *Anglo-German naval relations 1902-1914*

ADM 116, cartella 942: *Naval policy, strategy, tactics 1903-1908*

ADM 116, cartelle 969 e 970: *North Sea outrage: Russian attack on British fishing fleet 1904*

ADM 116, cartelle da 1152 a 1155: *Turkish-Italian war*

ADM 116, cartella 1599/A: *"Mary Rose" convoy incident, 17 October 1917*

ADM 116, cartelle 2149 e 2150: *Washington conference 1921-1922*

ADM 116, cartelle da 2741 a 2748: *London naval conference 1930*

ADM 116, cartelle da 3051 a 3056 e da 3512 a 3534: *Spanish civil war*

ADM 116, cartella 3091: *British and German dreadnoughts: relative gunpower. 14 July 1914*

ADM 116, cartella 3165: *Washington conference and its effect on the imperial naval policy and co-operation considered by Committee of Imperial Defence*

ADM 116, cartelle 3312, 3313 e 3332: *London naval conference 1935-1936*

ADM 116, cartelle 3368, 3369, 3377 e 3378: *Anglo-German naval agreement*

ADM 116, cartelle da 3373 a 3376: *Naval limitation and disarmament: London naval conference 1935-1936*

ADM 116, cartelle da 3445 a 3449: *Washington conference: limitations of naval armament 1921-1922*

ADM 116, cartella 4555: *Defence of Mediterranean harbours against special crafts: reports of attacks and defensive measures, 1941-1942*

ADM 125, cartelle 112, 113 e 114: *China Station: Sino-Japanese war 1894-1895*

ADM 125, cartella 143: *China Station: the Spanish-American war and the rebellion in the Philippines*

ADM 137, cartelle 43, 304 e 1989: *Action off Falklands, 1914*

ADM 137, cartelle 301, 302 e 303: *Jutland reports*

ADM 137, cartelle 305, 1949, 2135, 2138 e 2139: *Action off Dogger Bank, 1915*

ADM 137, cartelle 507, 508, 1950 e 1990: *Zeebrugge and Ostend blocking operations*

ADM 137, cartella 625: *The Scandinavian convoy, 12 December 1917*

ADM 137, cartella 1016: *S.M.S. "Karlsruhe"*

ADM 137, cartelle 1020 e 1021: *S.M.S. "Emden" papers*

ADM 137, cartella 1022: *Coronel action, 1 November 1914*

ADM 137, cartelle 1023 e 1024: *S.M.S. "Dresden" papers*

ADM 137, cartella 1058: *Loss of "Lusitania"*

ADM 137, cartelle 1322, 1323, 1324, 1534, 1535 e 1536: *Convoy policy 1917-1918*

ADM 137, cartelle 1906, 1945, 1946, 2134 e 2137: *Battle of Jutland, 31 May - 1 June 1916*

ADM 137, cartelle 1947 e 2089: *High Seas Fleet sortie, 19 August 1916*

ADM 137, cartella 1988: *High Seas Fleet sortie, 23-25 April 1918*

ADM 137, cartella 2165: *Escape of "Goeben", August 1914*

ADM 137, cartella 3891: *Papers concerning German naval mutiny and armistice, 1918-1919*

ADM 137, cartella 3923: *Photographic plates of log book of "U-20" for May 1915, including record of sinking of the "Lusitania"*

ADM 137, cartelle 3956 e 3957: *Current Room 40 log of decrypts of German signals with notes by Cpt. Hope in green ink. 11 April - 13 May 1915*

ADM 137, cartelle 3958 e 3959: *Diary of North Sea decrypts. January-April 1915 and May-June 1915*

ADM 137, cartelle 3962 e 3963: *Decrypted messages between Berlin and German Embassy in Washington, 1915*

ADM 137, cartella 4052: *Grand Fleet gunnery and torpedo orders: Falkland action and Jutland battle*

ADM 137, cartella 4065: *Log of intercepted German signals in Verkehrsbuch (VB) code from various sources. March 1914 - January 1915*

ADM 137, cartella 4067: *Intercepted German signals relating to various actions, including Scarborough, Hartlepool, Dogger Bank and Jutland. 1914-1918*

ADM 137, cartelle 4083, 4084 e 4085: *Movements of German and Austrian ships as reported to and logged by N.I.D., 5 August - 30 November 1914*

ADM 137, cartella 4156: *Signal code book (Signalbuch der Kaiserlichen Marine SKM, copy n. 151) captured from cruiser "Magdeburg" by Russians, August 1914, and handed to Room 40, October 1914*



- ADM 137, cartella 4168: *Notes on German fleet movements including sorties of 15-16 December 1914, 6 and 15 March 1915 and 31 May 1916; disposition of airships and submarines. Includes few pencil comments by W.S. Churchill, 1914-1916*
- ADM 137, cartelle 4169 e 4171: *Diary of information derived from decrypts of High Seas Fleet, U-boats and airships. February-December 1916 and January-August 1917*
- ADM 137, cartella 4170: *Notes on cruises of German submarines based on decrypts*
- ADM 137, cartella 4184: *Log of decrypts of German naval signals bearing on naval mutiny and armistice. November 1918*
- ADM 137, cartella 4353: *"Lusitania" signals and copies, 12 May 1915*
- ADM 137, cartella 4686: *Captain Hope's notes on naval situation, 1914-1918*
- ADM 199, cartella 73: *North Russian convoys JW and RA, reports*
- ADM 199, cartelle 118 e 119: *British Pacific Fleet: operations against Japan*
- ADM 199, cartella 136: *East Indies Station: attacks on Italian U-boats, reports*
- ADM 199, cartella 189: *Operations in Burma, Assam and North East India, 1941-1945*
- ADM 199, cartella 357: *Malaya campaign, fall and evacuation of Singapore, siege of Hong Kong, naval events in Java and prisoner of war escape from Hong Kong 1941-1942*
- ADM 199, cartella 386: *Mediterranean Station: war diaries, February - August 1940*
- ADM 199, cartelle 414 e 415: *Mediterranean Command, war diaries June 1940 - December 1941*
- ADM 199, cartelle 445 e 446: *Naval operations in Mediterranean 1940-1943*
- ADM 199, cartella 623: *Japanese air attacks on Ceylon and ships in the Indian Ocean; report by General Auchinleck on activities in India Command*
- ADM 199, cartella 656: *Force "H" reports of proceedings, 30 December 1940 - 12 May 1941*
- ADM 199, cartella 663: *Ceylon Command war diaries 1942*
- ADM 199, cartella 678: *Italian midget submarine (two men torpedo). Attack on Gibraltar, 30 October 1940*
- ADM 199, cartella 681: *Naval operations in Mediterranean 1941-1942*
- ADM 199, cartella 721: *PQ and QP convoys, reports*
- ADM 199, cartella 725: *Attacks by enemy surface raiders. Reports 1939-1945*

- ADM 199, cartella 776: *Enemy war weapons and equipment: types, methods of functioning and disposal*
- ADM 199, cartella 781: *Battle of Cape Matapan 1941*
- ADM 199, cartella 797: *Operations against French Fleet at Mers-el-Kebir (Oran) and Operation "Collar" 1940*
- ADM 199, cartella 798: *Mediterranean operations, reports 1940-1941*
- ADM 199, cartella 806: *Naval operations in Mediterranean, reports 1941*
- ADM 199, cartella 826: *Actions to immobilize units of the French Fleet 1940*
- ADM 199, cartella 835: *Operation "Harpoon" military convoy, reports 1942*
- ADM 199, cartella 836: *North African campaign 1942-1943*
- ADM 199, cartelle 913 e 914: *Sinking of "Scharnhorst"*
- ADM 199, cartelle 975, 976 e 977: *Mediterranean convoys, reports 1942-1945*
- ADM 199, cartelle 1048 e 1049: *Naval operations in Mediterranean including the battle of Cape Matapan. Reports 1940-1941*
- ADM 199, cartella 1067: *U.S. actions against Kyushu, Nansei Shoto, Japanese fleet at Kure, the "Yamato" and operations in support of landings at Okinawa, reports 1945*
- ADM 199, cartella 1069: *American naval operations in the Pacific: plans*
- ADM 199, cartella 1149: *Loss of H.M. ships "Prince of Wales" and "Repulse" 1941*
- ADM 199, cartelle 1187 e 1188: *Pursuit and destruction of German battleship "Bismarck"*
- ADM 199, cartelle 1242 e 1243: *Operation "Pedestal", reports 1942*
- ADM 199, cartella 1244: *Operation "Vigorous", reports 1942*
- ADM 199, cartella 1288: *Battle of the Java Sea, reports 1942*
- ADM 199, cartella 1290: *Japanese atrocities, reports 1942-1945*
- ADM 199, cartella 1302: *Battle of Midway island, reports 1942*
- ADM 199, cartella 1305: *Battle of the Coral Sea, reports 1942*
- ADM 199, cartella 1323: *Solomon islands campaign, reports*
- ADM 199, cartella 1324: *Operations for capture of Guadalcanal island, reports 1942*
- ADM 199, cartelle 1326 e 1327: *Battle of Santa Cruz, reports 1942*
- ADM 199, cartella 1328: *First battle of Savo island, reports 1942*
- ADM 199, cartella 1329: *Occupation of Guadalcanal and islands in the Solomons by allied forces, reports*

ADM 199, cartella 1331: *First and second battles of Kula Gulf, reports 1943*

ADM 199, cartella 1359: *Battle of Tassafaronga, reports 1942*

ADM 199, cartella 1361: *Capture and occupation of Marshall islands 1944*

ADM 199, cartelle 1363 e 1364: *Japanese attack on Pearl Harbour: official U.S. reports*

ADM 199, cartella 1493: *American operations in Pacific Ocean, action reports 1942-1945*

ADM 199, cartelle da 1494 a 1508: *American operations in the Philippines 1944-1945*

ADM 199, cartella 1511: *U.S. occupation of islands in the Southern Palaus and Western Carolines, reports 1944-1945*

ADM 199, cartella 1527: *Iwo Jima: action reports 1945*

ADM 199, cartelle da 1529 a 1539: *Okinawa campaign 1945*

ADM 223, cartella 7: *Papers based on information from "Z" sources*

ADM 223, cartella 9: *Special Intelligence summaries*

ADM 223, cartella 24: *Summaries of Mediterranean Special Intelligence, reports 2 June 1943 - 19 March 1945*

ADM 223, cartella 31: *Italian convoy reports. 5 October 1941 - 30 May 1943*

ADM 223, cartella 35: *Report on information obtained from documents found at Benghasi*

ADM 223, cartella 36: *Signals concerning sinking of "Scharnhorst", 1943*

ADM 223, cartella 50: *Report on German surface raiders, August 1939 - January 1943*

ADM 223, cartella 68: *Account of cruise and destruction of "Graf Spee" in River Plate action*

ADM 223, cartella 74: *Captured Italian documents: instructions for the use of submarine in war*

ADM 223, cartelle 75, 76 e 77: *Admiralty signal messages "F" series, July 1940 - July 1941*

ADM 223, cartella 78: *Admiralty signal messages "H" series, July 1940 - September 1941*

ADM 223, cartella 87: *German battleship "Admiral von Tirpitz": summary of events after launching, 1 April 1939, until capsizing after R.A.F. attack on 12 November 1944*

ADM 223, cartella 88: *The use of Special Intelligence in naval operations*

- ADM 223, cartella 89: *Report of Mediterranean Operational Intelligence Centre*
- ADM 223, cartelle da 102 a 106 e da 176 a 181: *Admiralty signal messages "F" series, July 1941 - April 1944*
- ADM 223, cartelle da 109 a 117: *Admiralty signal messages "H" series, September 1941 - June 1943*
- ADM 223, cartella 121: *Battle of Calabria: action by Mediterranean Fleet against Italian Fleet in the Gulf of Taranto, 9 July 1940*
- ADM 223, cartelle da 182 a 208: *Admiralty signal messages "H" series, June 1943 - November 1944*
- ADM 223, cartella 460: *Malta attack by Italian motor boats and submersibles on 25 July 1941*
- AIR 23, cartella 1210: *Enemy naval forces: intelligence reports R.A.F. Middle East 1942-1943*
- AIR 23, cartella 5755: *Operation "Pedestal": H.Q. Malta reports 1942*
- AIR 23, cartella 6377: *A.H.Q. British Air Force, Greece 1941: operation carried out in conjunction with the Navy and Fleet Air Arm*
- AIR 40, cartella 2323: *The use of "U" in the Mediterranean and northwest African theatres of war*
- DEFE 3, cartelle da 1 a 601: *Teleprinted translations of decrypted German naval radio messages, March 1941 - May 1945 and Main series of signals conveying Intelligence to Allied Commands based on intercepted radio messages, November 1943 - May 1945*
- DEFE 3, cartelle da 705 a 744: *Teleprinted translations of decrypted German U-boat traffic, December 1942 - May 1945*
- DEFE 3, cartelle da 832 a 870: *Teleprinted translations of decrypted Italian naval traffic, ZTPI series, June 1941 - September 1943*
- FO 371, cartelle da 24927 a 24967: *Political correspondence: Italy 1940*
- FO 371, cartella 29254: *British ships sunk by "Scharnhorst" and "Gneisenau" 1941*
- FO 371, cartelle da 29918 a 29974: *Political correspondence: Italy 1941*
- FO 371, cartelle da 33218 a 33251: *Political correspondence: Italy 1942*
- FO 371, cartelle da 37249 a 37372: *Political correspondence: Italy 1943*
- FO 371, cartella 79490: *Hand over of second batch of Italian warships to Russia to coincide with return to Britain from Russia of loaned British warships, 1949*

## PRINCIPALI PUBBLICAZIONI

- AA.VV.: *All the world's fighting ships, 1860-1905*, Greenwich, Conway Maritime Press, 1979
- AA.VV.: *All the world's fighting ships, 1906-1921*, Londra, Conway Maritime Press, 1985
- AA.VV.: *Storia della Marina*, Milano, Fabbri editori, 1978, 10 vol.
- Admiralty Historical Section: *Naval Staff history, second world war. Mediterranean*, pubblicazione riservata, Londra, 1952
- Andò E. - Gay F.: *Incrociatori pesanti classe "Zara"*, Roma, Bizzarri, 1977, 2 vol.
- Andò E.: *Incrociatori leggeri classe "Montecuccoli"*, Roma, Dell'Ateneo, 1982, 2 vol.
- Andò E.: *Incrociatori leggeri classe "Duca d'Aosta"*, Roma, Dell'Ateneo, 1985, 2 vol.
- Archivio della Marina germanica: *La guerra sul mare 1914-1918. La guerra nel Mare del Nord*, Livorno, traduzione a cura dell'Ufficio Storico della Marina militare, 1923-1940, 6 vol.
- Archivio della Marina germanica: *La guerra sul mare 1914-1918. La guerra degli incrociatori nelle acque straniere*, Roma, traduzione a cura dell'Ufficio Storico della Marina militare, 1927, 1928 e 1938, 3 vol.
- Arena N.: *Il radar*, vol. I: *La guerra sui mari*, Modena, Stem Mucchi, 1976
- Bacon R.: *Lo scandalo dello Jutland*, Roma Ufficio Storico della Marina militare, 1927
- Bagnasco E.: *Le armi delle navi italiane nella seconda guerra mondiale*, Parma, Albertelli, 1978
- Bandini F.: *Tecnica della sconfitta*, Milano, Longanesi, 1969, 2 vol.
- Bandini F.: *Vita e morte segreta di Mussolini*, Milano, Mondadori; Club degli editori, 1978
- Bandini F., *Gli italiani in Africa: storia delle guerre coloniali*, Milano, Mondadori, 1980
- Bargoni F. - Gay F. - Andò E.: *Corazzate classe "Conte di Cavour"*, Roma, Bizzarri, 1972
- Bargoni F. - Gay F. - Andò E.: *Corazzate classe "Caio Duilio"*, Roma, Bizzarri, 1972
- Bargoni F. - Gay F. - Andò E.: *Corazzate classe "Vittorio Veneto"*, Roma, Bizzarri, 1973, 2 vol.

- Bargoni F.: *Tutte le navi militari d'Italia, 1861-1986*, Roma, Ufficio Storico della Marina militare, 1987
- Bargoni F.: *L'impegno navale italiano durante la guerra civile spagnola (1936-1939)*, Roma, Ufficio Storico della Marina militare, 1992
- Barjot P.: *Histoire de la guerre aeronavale*, Parigi, Flammarion, 1961
- Barker A. B.: *Midway*, Londra, Bison Books, 1982
- Bassett R.: *Battlecruisers. A history*, Londra, MacMillan, 1981
- Beesly P.: *Very Special Intelligence*, Londra, Hamish Hamilton, 1977
- Beesly P.: *Room 40: British Naval Intelligence 1914-1918*, Londra, Hamish Hamilton, 1982
- Bekker C.: *Hitler's naval war*, Londra, Macdonald, 1974
- Bellini F.: *La partecipazione italiana alla guerra dei Boxers*, Roma, Montagnoli, 1981
- Bennett G.: *The battle of Jutland*, Newton Abbot, David & Charles, 1972
- Bennett G.: *Naval battles of the first world war*, Londra, Pan Books, 1983
- Bernardi G.: *Il disarmo navale fra le due guerre mondiali*, Roma, Ufficio Storico della Marina militare, 1975
- Bernardi G.: *La dibattuta questione della parità navale tra Italia e Francia nel periodo tra le due guerre mondiali*, in "Revue internationale d'histoire militaire", anno 1978, n. 39
- Bernardi G.: *La Marina, gli armistizi e il trattato di pace (settembre 1943 - dicembre 1951)*, Roma, Ufficio Storico della Marina militare, 1979
- Bernotti R.: *Il potere marittimo nella grande guerra*, Livorno, Giusti, 1920
- Bernotti R.: *Storia della guerra nel Mediterraneo (1940-1943)*, Roma, Vito Bianco, 1960
- Bernotti R.: *Cinquant'anni nella Marina militare*, Milano, Mursia, 1971
- Bodin L. E. - Warner C.: *The Boxer rebellion*, Londra, Osprey, 1983
- Bonghi R.: *La crisi d'Oriente e il Congresso di Berlino*, Milano, Altair, 1885
- Borghese J. V.: *Decima flottiglia Mas*, Milano, Garzanti, 1954
- Brassey's Naval Annual 1938, Londra, 1938
- Bravetta E.: *La grande guerra sul mare*, Milano, Mondadori, 1925, 2 vol.
- Breyer S.: *Battleships and battle cruisers, 1905-1970*, New York, Doubleday, 1973
- British Admiralty: *La battaglia dello Jutland*, resoconto ufficiale inglese, traduzione a cura dell'Ufficio Storico della Marina militare, Firenze, Carpigiani e Zipoli, 1927



- Brundu Olla P.: *Le origini diplomatiche dell'accordo navale anglo-tedesco del giugno 1935*, Milano, Giuffrè, 1974
- Brundu Olla P.: *L'equilibrio difficile: Gran Bretagna, Italia e Francia nel Mediterraneo, 1930-1937*, Milano, Giuffrè, 1980
- Burt R. A. - Trotter W. P.: *Battleships of the Grand Fleet*, Londra, Arms and Armour Press, 1982
- Caidin M.: *La notte che distrussero Tokio*, Milano, Mondadori, 1969
- Camera dei Deputati: *Atti parlamentari della XXIX legislatura*, 1ª sessione, riunione del 15 marzo 1938
- Campbell G.: *Le mie navi mistero*, Firenze, La Nuova Italia, 1932
- Campbell J.: *Jutland. An analysis of the fighting*, Londra, Conway Maritime Press, 1986
- Caroff A.: *Le theatre mediterraneen*, vol. I: *Du 2 septembre 1939 au 25 juin 1940*, Parigi, Service historique de la Marine nationale, 1960
- Castagna L.: *Che cosa sono e come operano le navi da guerra*, Roma, Ufficio Storico della Marina militare, 1938
- Castioni L. C.: *I radar industriali italiani. Ricerche, ricordi, considerazioni per una loro storia*, in "Storia contemporanea", dicembre 1987
- Chiavarelli E.: *L'opera della Marina italiana nella guerra italo-etiopica*, Milano, Giuffrè, 1969
- Chinnock F. W.: *Nagasaki: la bomba dimenticata*, Milano, Mondadori, 1970
- Churchill W.: *The world crisis 1911-1918*, Londra, Thornton Butterworth, 1923-1927, 4 vol.
- Churchill W.: *La seconda guerra mondiale*, Milano, Oscar Mondadori, 1970, 12 vol.
- Ciano G.: *Diario 1937-1943*, Milano, Rizzoli, 1980
- Clowes W. L.: *Four modern naval campaigns*, Londra, Cornmarket Press, 1902
- Cocchia A.: *Sommergibili all'attacco*, Milano, Rizzoli, 1955
- Cocchia A.: *Convogli*, Napoli, Del Gaudio, 1956
- Cocchia A.: *La guerra nel Mediterraneo*, Roma, Poligrafico dello Stato, 1958
- Colliva G.: *Uomini e navi nella storia della Marina militare italiana*, Milano, Bramante, 1972
- Conference on the Limitation of Armament: *Washington*, Washington D.C., 1922
- Coox A. D.: *Japan: the final agony*, Londra, Hazell Watson & Winey, 1970
- Corbett J. S. - Newbolt H.: *Storia della grande guerra ricostruita su documenti ufficiali. Le operazioni navali*, Livorno, traduzione a cura dell'Istituto di Guerra Marittima, 1923-1934, 5 vol.

- Costello J.: *The Pacific war*, Londra, Pan Books, 1985
- Craig W.: *La caduta del Giappone*, Milano, Rizzoli, 1970
- Craven W. F. - Cate J. L.: *The Army Air Forces in world war II*, Chicago, University Press, 1948-1955, 6 vol.
- Cunningham A. B.: *L'odissea di un marinaio*, Milano, Garzanti, 1952
- Curato F.: *Storia politica universale*, Novara, De Agostini, 1966-1971, 8 vol.
- D'Albas A.: *Marine impériale: le flottes du Mikado dans la seconde guerre mondiale, d'après des documents japonais inédits*, Parigi, Amiot Dumont, 1954
- Davis B.: *Uccidete Yamamoto*, Milano, Mondadori, 1970
- Da Zara A.: *Pelle d'ammiraglio*, Milano, Mondadori, 1949
- Deacon R.: *A history of British Secret Service*, Londra, Granada, 1984
- De Arcangelis M.: *La guerra elettronica*, Milano, Mursia, 1981
- De Belot R.: *La guerra aeronavale nel Mediterraneo 1939-1945*, Milano, Longanesi, 1971
- De Felice R.: *Mussolini l'alleato*, vol. I: *L'Italia in guerra 1940-1943*, Torino, Einaudi, 1990
- Degli Uberti U.: *La Marina da guerra*, Firenze, Salani, 1940
- De La Sierra L.: *Gli assaltatori del mare*, Milano, Mursia, 1971
- Devine M. J.: *John W. Foster: politics and diplomacy in the imperial era, 1873-1917*, Athens, Ohio University Press, 1981
- Devlin P.: *Too proud to fight: Woodrow Wilson's neutrality*, New York, Oxford University Press, 1975
- Di Giamberardino O.: *L'arte della guerra in mare*, Roma, Ufficio Storico della Marina militare, 1937
- Dorling T.: *Il Mediterraneo occidentale 1942-1945*, Roma, traduzione a cura dell'Ufficio Storico della Marina militare, 1966
- Ekman M. E.: *The 1945 Soviet Manchurian campaign: a model for Sino-Soviet war*, in "Naval War College review", luglio-agosto 1974
- Findling J. E.: *Zimmermann telegram*, in "Dictionary of American diplomatic history", Westport, Greenwood Press, 1980
- Fioravanzo G.: *Storia del pensiero tattico navale*, Roma, Ufficio Storico della Marina militare, 1973
- Forrestel E. P.: *Admiral R. A. Spruance USN. Analisi di un comando*, Roma, traduzione a cura dell'Ufficio Storico della Marina militare, 1968
- Fraccaroli A.: *Dalla piroga alla portaerei: storia della nave*, Milano, Signorelli, 1950
- Fraccaroli A.: *Italian warships of world war II*, Londra, Ian Allan, 1974

- Fraccaroli A.: *Il durissimo compito della Marina*, in "Storia Illustrata", maggio 1985
- Francillon R. J.: *Japanese aircraft of the Pacific war*, Londra, Putnam & Company, 1970
- Friedman N.: *Battleship. Design and development, 1905-1945*, Greenwich, Conway Maritime Press, 1978
- Friedman N. - Lott A. S. - Sumrall R. F.: *U.S.S. "Massachusetts" (BB 59)*, Fall River, Massachusetts Memorial Committee, 1985
- Frost H. H.: *La battaglia dello Jutland*, Roma, Ufficio Storico della Marina militare, 1940
- Fuehrer Conferences on Naval Affairs 1939-1945. Londra, Greenhill Books, 1990
- Gabriele M.: *Le convenzioni navali della Triplice*, Roma, Ufficio Storico della Marina militare, 1969
- Gabriele M.: *La guerre des convois entre l'Italie et l'Afrique du Nord*, Parigi, Atti del Convegno di storia militare a cura del "Comité d'histoire de la 2<sup>a</sup> guerre mondiale", 1971
- Gabriele M. - Friz G.: *La flotta come strumento di politica nei primi decenni dello Stato unitario italiano*, Roma, Ufficio Storico della Marina militare, 1973
- Gabriele M.: - Friz G.: *La politica navale italiana dal 1885 al 1915*, Roma, Ufficio Storico della Marina militare, 1982
- Gabriele M.: *Gli arsenali militari nella politica dello Stato nazionale*, Taranto, relazione presentata al "Convegno di studi sull'Arsenale Militare Marittimo di Taranto tra politica, strategia di difesa e sviluppo industriale", 13-14 ottobre 1989
- Gabriele M.: *Operazione "C3": Malta*, Roma, Ufficio Storico della Marina militare, 2<sup>a</sup> edizione, 1990
- Galuppini G.: *Guida alle corazzate dalle origini ad oggi*, Milano, Mondadori, 1978
- Galuppini G.: *L'Accademia Navale 1881-1981*, Roma, Ufficio Storico della Marina militare, 1981
- Garofalo F.: *Da Nelson a Togo: un secolo di storia militare marittima*, Milano, La Prora, 1939
- Garofalo F.: *Pennello Nero: la Marina italiana dopo l'8 settembre*, Roma, Della Bussola, 1945
- Garthoff E.: *The Soviet Manchurian campaign, August 1945*, in "Military Affairs", ottobre 1969
- Gay F. - Andò E.: *Incrociatori pesanti classe "Trento"*, Roma, Bizzarri, 1975, 2 vol.
- Gay F.: *Incrociatore corazzato "San Giorgio"*, Roma, Bizzarri, 1977
- Gay F.: *La campagna navale del 1810-1811 in Adriatico*, in "Rivista Marittima", settembre 1977

- Gay F.: *Incrociatori leggeri classe "Di Giussano"*, Roma, Dell'Ateneo & Bizzarri, 1979, 2 vol.
- Ghetti W.: *La Marina nella lotta partigiana*, in "Rivista Marittima", aprile 1975
- Gibbons T.: *The complete encyclopedia of battleships and battlecruisers: a technical directory of all the world's capital ships from 1860 to the present day*, Londra, Salamander Books, 1983
- Gigon F.: *L'apocalisse dell'atomo*, Firenze, Sansoni, 1958
- Ginocchietti A. - Garofalo F.: *Nozioni di storia navale*, Bologna, Cappelli, 1934-1935, 3 vol.
- Giolitti G.: *Memorie della mia vita*, Milano, Nuova editrice, 1967
- Giorgerini G.: *La battaglia dei convogli in Mediterraneo*, Milano, Mursia, 1977
- Giorgerini G.: *Da Matapan al Golfo Persico*, Milano, Mondadori, 1989
- Giuglaris M.: *Storia della guerra del Pacifico*, Milano, Sugar, 1966
- Gnetti F.: *Ultima missione in Mar Rosso*, Milano, Mursia, 1979
- Gorshkov S. G.: *Red Star rising at sea*, Annapolis, Naval Institute Press, 1974
- Groueff S.: *Progetto Manhattan*, Milano, Mondadori, 1968
- Hagan K. J.: *This people's Navy: the making of American sea power*, New York, Macmillan, 1991
- Halpern P. G.: *The naval war in the Mediterranean, 1914-1918*, Annapolis, Naval Institute Press, 1987
- Hardy W. M.: *Branco di lupi*, Milano, Longanesi, 1963
- Harris C. R. S.: *Allied military administration of Italy 1943-1945*, Londra, H.M.S.O., 1957
- Hase G.: *Due incontri tra cugini*, Livorno, traduzione a cura dell'Ufficio Storico della Marina militare, 1931
- Hashimoto M.: *Sunk. The story of the Japanese submarine fleet*, Londra, Cassel, 1954
- Haws D. - Hurst A. A.: *The maritime history of the world*, Brighton, Teredo Books, 1985, 2 vol.
- Hayashi S. - Coox A. D.: *Kogun. The Japanese Army in the Pacific war*, Quantico, U.S. Marine Corps Association, 1959
- Heifermann R.: *U.S. Navy in world war II*, Londra, Hamlyn, 1978
- Herde P.: *Pearl Harbor*, Milano, Rizzoli, 1986
- Herwig H. H.: *"Luxury" fleet: the Imperial German Navy 1888-1918*, Londra, George Allen & Unwin, 1980
- Hinsley F. H. - Thomas E. E. - Ransom C. F. G. - Knight R. C.: *British Intelligence in the second world war*, Londra, H.M.S.O., 1979, 1981 e 1984, primi 3 vol.

- Stationery H. M. Office: *History of the second world war - U.K. military series. Grand Strategy*, Londra, H.M.S.O., 1956-1972, 6 vol.
- Hodges P.: *The big gun. Battleship main armament 1860-1945*, Greenwich, Conway Maritime Press, 1981
- Hough R.: *La flotta suicida*, Milano, Bompiani, 1959
- Hough R.: *Dreadnought: a history of the modern battleship*, Londra, Michael Joseph, 1965
- Hough R.: *The Great War at sea, 1914-1918*, Oxford, Oxford University Press, 1989
- Hoy H. C.: *40 O.B. La chambre secrète de l'Amirauté*, Parigi, Payot, 1933
- Hull C.: *Memorie di pace e di guerra*, Milano, Rizzoli, 1950
- Humble R.: *Le navi del Terzo Reich*, Parma, Albertelli, 1972
- Humble R.: *25 secoli di battaglie navali*, Novara, De Agostini, 1981
- Iachino A.: *Gaudo e Matapan*, Milano, Mondadori, 1946
- Iachino A.: *Le due Sirti: guerra ai convogli in Mediterraneo*, Milano, Mondadori, 1953
- Iachino A.: *Operazione Mezzo Giugno*, Milano, Mondadori, 1955
- Iachino A.: *La sorpresa di Matapan*, Milano, Mondadori, 1957
- Iachino A.: *Tramonto di una grande Marina*, Milano, Mondadori, 1959
- Iachino A.: *La campagna navale di Lissa 1866*, Milano, Il Saggiatore, 1966
- Iachino A.: *Il punto su Matapan*, Milano, Mondadori, 1969
- Inoguci R. - Nakajima T. - Pineau R.: *Vento divino*, Milano, Longanesi, 1967
- Ireland B.: *Cruisers*, Londra, Hamlyn, 1981
- Irving J.: *La chasse aux croiseurs allemands: Coronel et les Falklands*, Parigi, Payot, 1928
- Ito M. - Pineau R.: *The end of the Imperial Japanese Navy*, New York, Macfadden Books, 1965
- Jacobsen H. A. - Dollinger H.: *Der zweite Weltkrieg*, Milano, traduzione ed edizione italiana, Sadea-Della Volpe, 1963-1964, 3 vol.
- Japanischer Admiralstab: *Der Japanisch-Russische Seekrieg 1904-1905*, Berlino, Mittler und Sohn, 1911, 4 vol.
- Jellicoe J.: *La Grand Fleet 1914-1918*, Parigi, Payot, 1929
- Jenkins E. H.: *A history of the French Navy from its beginning to the present day*, Londra, Macdonald and Jane's, 1973
- Kase T.: *Journey to "Missouri"*, New Haven, Archon Books, 1950

- Keble Chatterton E.: *Battles by sea*, Londra, Sidgwick and Jackson, 1925
- Kennedy L.: *Caccia alla "Bismarck"*, Milano, Mondadori, 1978
- Kirby S. W.: *History of the second world war U.K. - The war against Japan*, Londra, H.M.S.O., 1957-1969, 5 vol.
- Koch H. W.: *The origins of the first world war*, Londra, MacMillan, 1984
- Krieg E.: *La guerra nel deserto*, Ginevra, Crémille, 1969, 3 vol.
- Kozaczuk W.: *Geheimoperation "Wicher": Polnische Mathematiker Knacken den deutschen Funkschlüssel ENIGMA*, Coblenza, Bernard und Graefe, 1989
- Laurens A.: *Précis d'histoire de la guerre navale 1914-1918*, Parigi, Payot, 1929
- Lenton H. T. - Colledge J. J.: *Warships of world war II*, Londra, Ian Allan, 1968
- Lewin R.: *Ultra goes to war*, Londra, Hutchinson, 1978
- Lewis M.: *The Navy of Britain*, Londra, George Allen, 1949
- Liddell Hart B. H.: *Storia militare della seconda guerra mondiale*, Milano, Mondadori, 1970
- Liddell Hart B. H.: *History of the first world war*, Londra, Pan Books, 1976
- Link A. S. - Catton W. B.: *American Epoch. A history of the United States since 1900*, vol. I: *An era of economic change, reform and world wars, 1900-1945*, New York, Alfred A. Knopf, 1980
- Lockwood C. A.: *Sink'em all. Submarine warfare in the Pacific*, New York, Dutton & Co., 1951
- London Gazette: supplementi degli anni 1946-1950
- Lord W.: *Le due ore di Pearl Harbor*, Milano, Garzanti, 1958
- Lumbroso A.: *Il processo all'ammiraglio Carlo di Persano*, Roma, Bocca, 1905
- Macintyre D.: *La battaglia del Mediterraneo*, Firenze, Sansoni, 1965
- Mahan A.T.: *The influence of sea power upon history*, Londra, Little Brown, 1890
- Mahan A.T.: *The influence of sea power upon the French Revolution and Empire*, Londra, Sampson Low, 1892
- Mahan A.T.: *The life of Nelson: the embodiment of the sea power of Great Britain*, Londra, Sampson Low, 1899
- Maltese P.: *Lo sbarco in Sicilia*, Milano, Mondadori, 1981
- Marcon T.: *Augusta 1940-1943: cronache della piazzaforte*, Roma, Dell'Ateneo & Bizzarri, 1980
- Marder A. J.: *From the "Dreadnought" to Scapa Flow*, Londra, Oxford University Press, 1961-1970, 5 vol.



- Marder A. J.: *From the Dardanelles to Oran*, Londra, Oxford University Press, 1974
- Mattesini F.: *Il giallo di Matapan: revisione di giudizi*, Roma, Dell'Ateneo, 1985, 2 vol.
- Mattesini F.: *La battaglia aeronavale di Mezzo Agosto*, Roma, Dell'Ateneo, 1986
- Mattesini F.: *La battaglia di Punta Stilo*, Roma, Ufficio Storico della Marina militare, 1990
- Mazzetti M.: *La politica militare italiana fra le due guerre mondiali*, Salerno, Edizioni Beta, 1974
- Miller N.: *The U.S. Navy: an illustrated history*, Annapolis, Naval Institute Press, 1977
- Millot B.: *La guerre du Pacifique*, Parigi, Laffont, 1968, 2 vol.
- Minardi S.: *Mac Donald e la fine dell'egemonia navale britannica*, Caltanissetta-Roma, Sciascia, 1978
- Montanari M.: *Le operazioni in Africa settentrionale*, vol. I: *Sidi El Barrani (giugno 1940 - febbraio 1941)*, Roma, Ufficio Storico dello S. M. Esercito, 1985
- Mordal J.: *Vingt-cinq siècles de guerre sur mer*, Parigi, Laffont, 1959
- Morison S. E.: *History of U.S. naval operations in world war II*, Boston, Little Brown, 1953-1962, 15 vol.
- Morison S. E.: *In guerra su due Oceani*, Firenze, Sansoni, 1967
- Morison S. E.: *The growth of the American Republic*, New York, Oxford University Press, 1980
- Morris J.: *Pax Britannica. The climax of an Empire*, New York, Penguin Books, 1980
- Mounbatten L.: *Report to the combined Chiefs of Staff: South East Asia 1943-1945*, Londra, H.M.S.O., 1951
- Muggenthaler K. A.: *German raiders of world war II*, Londra, Pan Books, 1980
- Mullenheim-Rechberg B.: *Nave da battaglia "Bismarck"*, Parma, Albertelli, 1984
- Munson K.: *Aircraft of world war II*, Londra, Ian Allan, 1963
- Nassigh R.: *Guerra negli abissi. I sommergibili italiani nel secondo conflitto mondiale*, Milano, Mursia, 1971
- Nassigh R.: *Operazione Mezzo Agosto*, Milano, Mursia, 1977
- Naval Historical Center: *Operational experience of fast battleships: world war II, Korea, Vietnam*, Washington, Department of the Navy, 1989
- Nesi S.: *Decima flottiglia nostra. I mezzi d'assalto della Marina italiana al Sud e al Nord dopo l'armistizio*, Milano, Mursia, 1986

- Newcomb R. F.: *Iwo Jima*, Milano, Rizzoli, 1966
- Newcomb R. F.: *Si salvi chi può*, Milano, Longanesi, 1966.
- Nish I.: *The origins of the Russo-Japanese war*, New York, Longman, 1985
- Okumiya M. - Horikoshi J. - Caidin M.: *Zero! The story of the Japanese Navy Air Force 1937-1945*, Londra, Transworld Publishers, 1958
- Owen F.: *The fall of Singapore*, Londra, Pan Books, 1972
- Padfield P.: *Guns at sea*, Londra, Military Book Society, 1973
- Peillard L.: *Affondate la "Tirpitz"*, Milano, Club degli Editori, 1967
- Peruzzi M.: *Le missioni avventurose di una squadra di navi bianche*, Roma, Ufficio Storico della Marina militare, 1952
- Pemsel H.: *Atlas of naval warfare*, Londra, Arms and Armour Press, 1977
- Pineau R.: *Spirit of the divine wind*, in U.S. Naval Institute "Proceedings", novembre 1958
- Pollen A.: *The Navy in battle*, Londra, Chatto & Windus, 1919
- Potter E. B. - Nimitz C. W.: *La grande guerra sui mari: la drammatica storia delle azioni navali nella seconda guerra mondiale*, Milano, Martello, 1965
- Potter E. B.: *L'Amiral Nimitz at son utilisation des renseignements secrets dans le Pacifique*, in "Revue d'histoire de la deuxième guerre mondiale", gennaio 1984, n. 133
- Potter J. D.: *Admiral of the Pacific: the life of Yamamoto*, Londra, Heinemann, 1965
- Prato V.: *L'evoluzione della strategia navale sovietica*, in "Rivista Marittima", maggio 1970
- Pratt F.: *La flotta degli Stati Uniti nella guerra contro il Giappone*, Roma, editrice G.D.M., 1951
- Preston A.: *U-boats*, Londra, Bison Books, 1978
- Preston A.: *Battleships*, Londra, Hamlyn, 1981
- Raeder E.: *La mia vita*, Milano, Baldini & Castoldi, 1960
- Raiola G.: *Uomini dell'Atlantico*, Milano, Longanesi, 1973
- Raven A. - Roberts J.: *British battleships of world war two*, Londra, Arms and Armour Press, 1981
- Reuter L.: *Scapa Flow, la tomba della flotta tedesca*, Milano, Marangoni, 1931
- Roberti V.: *Con la pelle appesa a un chiodo. La guerra sul mare 1940-1943*, Milano, Mursia, 1966
- Roberts S. S.: *The Imperial Chinese steam Navy*, in "Warship International", Toledo, Ohio, anno 1974, n. 1

- Robertson R. G.: *H.M.S. "Hood", battle cruiser 1916-1941*, in "Profile Warship", 1972, n. 19
- Rohwer J.: *Esperienze tecniche e tattiche dell'arma subacquea sovietica nel secondo conflitto mondiale*, in "Rivista Marittima", luglio-agosto 1967
- Rohwer J. - Hummelchen G.: *Cronology of the war at sea 1939-1945*, Londra, Greenhill Books, 1992
- Roncagli G.: *La guerra italo-turca*, Roma, Ufficio Storico della Marina militare, 1918
- Roskill S. W.: *The war at sea 1939-1945*, Londra, H.M.S.O., 1954-1961, 4 vol.
- Roskill S. W.: *The Navy at war*, Londra, Collins, 1960
- Roskill S. W.: *Churchill and the Admirals*, Londra, Collins, 1977
- Roskill S. W.: *Naval policy between the wars*, Greenwich, Conway Maritime Press, 1978
- Russel L.: *The knights of Bushido*, Londra, Corgi Books, 1980
- Salvadori M. L.: *Storia dell'età contemporanea*, Torino, Loescher, 1977
- Sanderson M.: *Sea battles*, Londra, David & Charles, 1975
- Sandiford R.: *Lezioni di storia e politica navale*, Roma, Dell'Ateneo, 1956
- Santoni A.: *La guerra ispano-americana*, in "Rivista Marittima", ottobre 1964
- Santoni A.: *Come si giunse a Hiroshima. Analisi critica di una decisione storica*, in "Rivista Marittima", febbraio 1976
- Santoni A.: *Storia generale della guerra in Asia e nel Pacifico, 1937-1945*, Modena, Stem Mucchi, 1977, 1978 e 1979, 3 vol.
- Santoni A. - Mattesini F.: *La partecipazione tedesca alla guerra aeronavale nel Mediterraneo (1940-1945)*, Roma, Dell'Ateneo, 1980
- Santoni A.: *Il vero traditore: il ruolo documentato di ULTRA nella guerra del Mediterraneo*, Milano, Mursia, 1981, tradotto e pubblicato anche in Germania con il titolo *Ultra siegt im Mittelmeer*, Coblenza, Bernard und Graefe, 1985
- Santoni A.: *La seconda battaglia navale della Sirte*, Roma, Dell'Ateneo, 1982
- Santoni A.: *Guerra segreta sugli Oceani: l'ULTRA britannico e i corsari tedeschi*, Milano, Mursia, 1984
- Santoni A.: *Il primo ULTRA Secret: l'influenza delle decrittazioni britanniche sulle operazioni navali della guerra 1914-1918*, Milano, Mursia, 1985
- Santoni A.: *The first Ultra Secret: the British cryptography in the naval operations of the first world war*, relazione presentata al Congresso internazionale di Storia militare di Stoccarda, 18-25 agosto 1985 e pubblicata sulla "Revue Internationale d'histoire militaire", anno 1985, n. 63

- Santoni A.: *La battaglia di Tsushima*, Roma, Dell'Ateneo, 1985
- Santoni A.: *The responsibility of the Russian Admirals in the battle of Tsushima*, relazione presentata al Congresso internazionale di Storia militare di Seoul, 17-22 agosto, 1986
- Santoni A.: *Da Lissa alle Falkland: storia e politica navale dell'età contemporanea*, Milano, Mursia, 1987
- Santoni A.: *La mancata risposta della Regia Marina alle teorie del Douhet. Analisi storica del problema della portaerei in Italia*, Caserta, relazione presentata al Congresso internazionale sulla "vita e le opere di Giulio Douhet", 12-15 aprile 1987
- Santoni A.: *The first engagement between two steam fleets. The battle of Lissa and its lessons*, relazione presentata al 1° Congresso internazionale di Storia Navale di Atene, 22-30 agosto 1987
- Santoni A.: *The struggle between British and Italian Intelligence Services in the naval operations of the Mediterranean war 1940-1943*, relazione presentata al Congresso internazionale di Storia militare di Helsinki, 31 maggio - 6 giugno, 1988
- Santoni A.: *Le operazioni in Sicilia e in Calabria (luglio-settembre 1943)*, 2ª edizione, Roma, Ufficio Storico dello S. M. Esercito, 1989
- Santoni A.: *Gabriele D'Annunzio e la beffa di Buccari*, Genova, relazione presentata al Congresso internazionale su "D'Annunzio e il suo tempo: un bilancio critico", 19-23 settembre 1989
- Santoni A.: *Da Lepanto ad Hampton Roads: storia e politica navale dell'età moderna (secoli XVI-XIX)*, Milano, Mursia, 1990
- Santoni A.: *La battaglia dello Jutland demistificata*, in "Panoplia", gennaio-marzo 1990
- Santoni A.: *L'odissea dell'incrociatore "Konigsberg"*, in "Rivista Marittima", aprile 1990
- Santoni A.: *L'apporto dell'ULTRA Intelligence britannico al ruolo offensivo di Malta*, Londra, relazione presentata al "Colloquium on Anglo-Italian relations during the second world war", 25-27 settembre 1990
- Santoni A.: *L'attacco aerosilurante inglese a Taranto*, in "Rivista Italiana Difesa (RID)", novembre 1990
- Santoni A.: *Strategia marittima ed operazioni navali dell'anno 1940*, Milano, relazione presentata al Congresso su "l'Italia in guerra: il primo anno", 15-16 novembre 1990
- Santoni A.: *I mezzi d'assalto nella seconda guerra mondiale*, La Spezia, relazione presentata al Congresso per il cinquantenario dell'impresa di Alessandria, 8-9 giugno 1991

- Santoni A.: *The Italian Navy at the outbreak of the second world war and the influence of the British ULTRA Intelligence on the Mediterranean operations*, Annapolis, relazione presentata al "Tenth Naval History Symposium" tenutosi presso l'Accademia Navale americana, 13-14 settembre 1991
- Santoni A.: *La battaglia di Matapan*, in "Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina militare", dicembre 1991
- Santoni A.: *Strategie e tattiche aeronavali nella guerra del Pacifico*, in "Rivista Marittima", febbraio 1992
- Santoni A.: *La collaborazione tra la Marina italiana e le Marine alleate dopo l'armistizio dell'8 settembre 1943*, relazione presentata al Congresso internazionale di Storia militare di Torino, 30 agosto - 5 settembre 1992
- Scheer R. K. F.: *La flotte allemande de haute mer pendant la guerre mondiale*, Parigi, Payot, 1928
- Shankland P. - Hunter A.: *Malta convoy*, Londra, Collins, 1961
- Silverstone P. H.: *U.S. warships of world war II*, Londra, Ian Allan, 1966
- Smith P. C.: *Hit first, bit hard: the story of H.M.S. "Renown" 1916-1948*, Londra, William Kimber, 1979
- Sokol H.: *La guerra marittima dell'Austria-Ungheria 1914-1918*, Roma, traduzione a cura dell'Ufficio Storico della Marina militare, 1931-1934, 4 vol.
- Spigai V.: *Cento uomini contro due flotte*, Livorno, Tirrenia, 1951
- Spindler A.: *La guerra sul mare 1914-1918. La guerra al commercio con i sommergibili*, Roma, traduzione a cura dell'Ufficio Storico della Marina militare, 1934-1938, 3 vol.
- Sumida J. T.: *In defence of naval supremacy: finance, technology and British naval policy, 1889-1914*, Boston, Unwin Hyman, 1989
- Sunderman J. F.: *World war II in the air. The Pacific*, New York, Franklin Watts, 1962
- Swanson B.: *Eighth voyage of the dragon: a history of China's quest for seapower*, Annapolis, Naval Institute Press, 1982
- Tanabe Y. - Harrington J. D.: *I sank the "Yorktown" at Midway*, in U.S. Naval Institute "Proceedings", maggio 1963
- Taylor A. J. P.: *Le origini della seconda guerra mondiale*, Bari, Laterza, 1961
- Tiberio U.: *Cenni sull'opera della Marina italiana nel campo radiotecnico durante la guerra 1940-1945*, in "Rivista Marittima", marzo 1948
- Tiberio U.: *L'Istituto Elettrotecnico e delle Comunicazioni della Marina e lo sviluppo dell'elettronica*, in "Rivista Marittima", settembre 1965
- Toland J.: *Alla riscossa: i primi sei mesi della guerra nel Pacifico*, Milano, Longanesi, 1963

- Toland J.: *Gli ultimi cento giorni*, Milano, Club degli Editori, 1967
- Toland J.: *L'eclisse del Sol Levante, 1936-1945*, Milano, Mondadori, 1971
- Trevelyan G. M.: *Storia dell'Inghilterra nel secolo XIX*, Torino, Einaudi, 1945
- Trevelyan G. M.: *Storia di Inghilterra*, Milano, Garzanti, 1977
- Tuchman B. W.: *The Zimmermann telegram*, New York, MacMillan, 1958
- Tuleja T. V.: *L'inferno di Midway*, Milano, Mondadori, 1969
- Tur V.: *Plancia ammiraglio*, Roma, Edizioni moderne Canesi, 1958, 1960 e 1963, 3 vol.
- Ufficio Collegamento Stampa del Ministero Marina: *Almanacchi navali, anni 1937-1943*, Milano, tipografia Arti Grafiche Alfieri & Lacroix, 1937-1943
- Ufficio Storico della Marina militare: *Cronistoria documentata della guerra italo-austriaca 1915-1918*: collezione *La preparazione dei mezzi*, 9 vol. e collezione, *L'impiego delle forze navali*, 12 vol., Roma, edizione per uso esclusivo ufficio, 1919-1921
- Ufficio Storico della Marina militare: *L'opera della Marina italiana in Cina*, Firenze, 1935
- Ufficio Storico della Marina militare: *La Marina italiana nella grande guerra*, Firenze, Vallecchi, 1935-1942, 8 vol.
- Ufficio Storico della Marina militare: *Relazioni ufficiali delle autorità militari degli Stati Uniti sull'attacco di Pearl Harbor*, Roma, 1946
- Ufficio Storico della Marina militare:  
*La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, Roma, 1958-1991:
- vol. I: *Dati statistici*, Roma, 1972
  - vol. II: *Navi militari perdute*, Roma, 1969
  - vol. III: *Navi mercantili perdute*, Roma, 1977
  - vol. IV: *Le azioni navali in Mediterraneo dal 10 giugno 1940 al 31 marzo 1941*, Roma, 1976
  - vol. V: *Le azioni navali in Mediterraneo dal 1° aprile 1941 all'8 settembre 1943*, Roma, 1970
  - vol. VI: *La difesa del traffico con l'Africa settentrionale dal 10 giugno 1940 al 30 settembre 1941*, Roma, 1958
  - vol. VII: *La difesa del traffico con l'Africa settentrionale dal 1° ottobre 1941 al 30 settembre 1941*, Roma, 1962
  - vol. VIII: *La difesa del traffico con l'Africa settentrionale dal 1° ottobre 1942 alla caduta della Tunisia*, Roma, 1964



- vol. IX: *La difesa del traffico con l'Albania, la Grecia e l'Egeo*, Roma, 1965
- vol. X: *Le operazioni in Africa Orientale*, Roma, 1961
- vol. XI: *Attività in Mar Nero e Lago Ladoga*, Roma, 1972
- vol. XII: *I sommergibili negli Oceani*, Roma, 1963
- vol. XIII: *I sommergibili in Mediterraneo*, 2 tomi, Roma, 1968-1972
- vol. XIV: *I mezzi d'assalto*, Roma, 1991
- vol. XV: *La Marina dall'8 settembre 1943 alla fine del conflitto*, Roma, 1971
- vol. XVI: *Avvenimenti in Egeo dopo l'armistizio*, Roma, 1972
- vol. XVII: *I violatori di blocco*, Roma, 1972
- vol. XVIII: *La guerra di mine*, Roma, 1988
- vol. XIX: *Il dragaggio*, Roma, 1969
- vol. XXI: *L'organizzazione della Marina durante il conflitto*, 3 tomi, Roma 1972, 1975 e 1978
- vol. XXII: *La lotta antisommergibile*, Roma 1978

Ufficio Storico della Marina militare: *La Marina militare nel suo primo secolo di vita, 1861-1961*, Roma 1961

Ufficio Storico della Marina militare: *Gli incrociatori italiani 1861-1964*, Roma 1964

Ufficio Storico della Marina militare: *Le navi di linea italiane 1861-1969*, Roma 1969

Ufficio Storico della Marina militare: *I Mas e le motosiluranti italiane 1906-1968*, Roma 1969

Ufficio Storico della Marina militare: *I cacciatorpediniere italiani 1900-1971*, Roma 1971

Ufficio Storico della Marina militare: *I sommergibili italiani 1895-1971*, Roma 1971

Ufficio Storico della Marina militare: *Esploratori, fregate, corvette ed avvisi italiani 1861-1974*, Roma 1974

Ufficio Storico della Marina militare: *Le torpediniere italiane 1881-1964*, Roma 1974

U. S. Army in World War II: *The war in the Pacific*, Washington D.C., Historical Section, 1948-1963, 10 vol.

U. S. Army in World War II: *The Mediterranean theater of operations: Sicily and the surrender of Italy*, Washington D.C., Historical Section, 1965

- U. S. Department of State: *Papers relating to the foreign relations of the United States: Japan 1931-1941*, Washington D.C., 1943
- U. S. Department of State: *Peace and war: U.S. foreign policy 1931-1941*, Washington D.C., 1943
- U. S. Department of State: *Foreign Relations of the United States. Diplomatic Papers, Europe 1943*, Washington D.C., 1964
- U. S. Strategic Bombing Survey: *The effects of the atomic bombs on Hiroshima and Nagasaki*, Washington D.C., 1945
- U. S. Strategic Bombing Survey: *The campaigns of the Pacific war*, Washington D.C., 1946
- U. S. Strategic Bombing Survey: *Interrogation of the Japanese officials*, Washington D.C., 1946
- Von Der Porten E. P.: *The German Navy in world war II*, Londra, Arthur Barker, 1969
- Warship International: Toledo, Ohio, collezione della rivista dal 1969 in poi
- Watts A. J.: *Japanese warships of world war II*, Londra, Ian Allan, 1967
- Weldon H. E. C.: *The artillery defence of Malta*, in "Antiaircraft Journal", anno 1954, n. 3
- Weyers Flottentaschenbuch, collezione degli almanacchi dal 1940 in poi
- Wheeler R.: *The bloody battle for Suribachi*, New York, Crowell, 1965
- Wilson H. W.: *Les flottes de guerre au combat*, Parigi, Payot, 1929, 2 vol.
- Winton J.: *The forgotten fleet: the British Navy in the Pacific 1944-1945*, Londra, Michael Joseph, 1970
- Winterbotham F. W.: *The Ultra Secret*, Londra, Weidenfeld & Nicholson, 1974
- Woodward C. V.: *La battaglia del golfo di Leyte*, Milano, Mondadori, 1967
- Yokota Y. - Harrington J. D.: *Kaiten: Japan's human torpedoes*, in U.S. Naval Institute "Proceedings", gennaio 1962
- Young F.: *With the battle cruisers*, Annapolis, Naval Institute Press, 1986

## INDICE DEI NOMI

- |  |  |
|--|--|
| Acton, 4, 190.   | Castellano, 297.   |
| Albini, 25, 27, 34.  | Cattaneo, 231, 232.  |
| Aube, 8, 16.   | Cavagnari, 183, 187, 191, 211.   |
| Badoglio, 196, 211, 297, 298, 300.                                   | Cavallero, 211, 245.   |
| Balmaceda, 15.   | Cervera, 41, 43, 45, 46.   |
| Beatty, 97, 99, 100, 118, 120, 122,<br>124, 126, 132, 134, 140, 144. | Churchill, 78, 80, 107, 125, 140, 304,<br>343.                             |
| Bergamini, 298.  | Chang Kai Schek, 249, 250.   |
| Beresdorf, 89.   | Ciano, 114, 189.   |
| Bernstorff, 136, 137, 138, 139.                                      | Ciu En Lai, 249.   |
| Bianchi, 237.  | Cleveland, 11.   |
| Birindelli, 236.   | Compton, 344.  |
| Biscaretti, 190.   | Cradock, 86, 88.   |
| Bismarck, 4, 12, 23.   | Cuniberti, 63.   |
| Blamey, 318.   | Cunningham, 199, 200, 203, 208, 220,<br>226, 227, 228, 230, 232, 286, 299. |
| Boselli, 108.  | Cynthia (Thorpe E.), 235.  |
| Borghese, 189, 237.  | D'Annunzio, 114  |
| Bouet-Willaumez, 24.   | Darlan, 197.   |
| Brengola, 227.   | Da Zara, 287.  |
| Brin, 4, 5, 17.  | de Courten, 299.   |
| Byrnes, 343, 344.  | De Gaulle, 316.  |
| Callaghan, 282.  | De Grey, 82.   |
| Campioni, 199, 200, 203, 211, 214.                                   | Denham, 173.   |
| Cappellini, 29.  | Depretis, 27.  |
| Carranza, 137, 138.  | Dewa, 53.  |
| Casardi, 205.  |  |

Dewey, 40, 41.  
 Duca Degli Abruzzi, 109, 113.  
 Di Giamberardino, 191.  
 Doenitz, 306, 312, 313, 317.  
 Doolittle, 265, 324 n..  
 Durand de La Penne, 237.  
 Eckhardt, 138, 139.  
 Ewing, 77.  
 Einstein, 342.  
 Eisenhower, 292, 295, 298, 300, 315.  
 Enquist, 53.  
 Ericsson, 23.  
 Faà di Bruno, 29.  
 Fermi, 342, 344.  
 Fioravanzo, 297.  
 Fisher, 63, 65, 66, 67, 68, 78, 88, 89,  
     92, 95, 96, 106, 116, 118, 122,  
     126, 132, 141, 144, 151, 177, 205.  
 Fletcher, 268, 270, 273.  
 Francesco Ferdinando, 82.  
 Franck, 344.  
 Franco, 189, 214, 217.  
 Fraser, 306, 308 n..  
 Fuchida, 255, 259.  
 Fukudome, 334.  
 Gambardella, 190.  
 Gay Enola, 349.  
 Giolitti, 69.  
 Goto, 280.  
 Graziani, 75, 207.  
 Groves, 342.  
 Guglielmo II, 12, 13, 14, 41, 60, 61.  
 Guzzoni, 220, 226.  
 Halsey, 318, 322, 328, 329, 331.  
 Harding, 152.  
 Harwood, 168, 286.  
 Hashimoto, 349.  
 Hipper, 97, 99, 118, 120, 122, 124,  
     126, 130, 131.  
 Hirohito, 345, 352.  
 Hitler, 156, 157, 164, 167, 189, 195,  
     196, 207, 249, 250, 305, 309, 312,  
     315, 316, 317, 343.  
 Hoare, 156, 164, 312.  
 Holland, 177.  
 Hood, 64, 126.  
 Horthy, 113.  
 Hosogaya, 273.  
 Hoste, 32.  
 Hull, 250, 255, 261.  
 Iachino, 191, 211, 215, 217, 218, 228,  
     229, 230, 231, 285, 286.  
 Ingenhol (Von), 94.  
 Ito, 34.  
 Jellicoe, 94, 95, 116, 122, 124, 126,  
     128, 130, 132, 133, 134, 140, 141,  
     142, 143, 144, 146, 154.  
 Jessen, 50, 51.  
 Kamimura, 51, 53.  
 Kataoka, 53.  
 Kennedy, 321.  
 Kiamil Pascià, 74.  
 Kimmel, 256.  
 Kinkaid, 329, 331.  
 Kondo, 269.

Kublai Khan, 335.  
 Kurita, 328, 329, 331.  
 Lansing, 139.  
 Langsdorff, 168.  
 Lawrence, 344.  
 Lesseps, 40.  
 Lettow-Vorbeck, 94.  
 Linares, 43.  
 Lin Piao, 249.  
 Lobetti, 190.  
 Looff, 92.  
 Lopez, 14, 15.  
 Luppis, 16.  
 Lütjens, 173, 177, 179, 181.  
 Mac Arthur, 264, 318, 320, 321, 322  
     326 337.  
 Mahan, 11.  
 Makaroff, 49.  
 Mao Tse Tung, 249.  
 Marco Polo, 335.  
 Marceglia, 237.  
 Marino, 237.  
 Martellotta, 237.  
 Martin, 294.  
 Mc Kinley, 11, 39.  
 Mibelli, 190.  
 Mikawa, 276.  
 Millo, 72.  
 Milne, 105.  
 Moccagatta, 236, 237.  
 Molà, 190.  
 Montgomery, 314.  
 Montojo, 40, 41.  
 Mortola, 190.  
 Motono, 137.  
 Müller (Von), 83.  
 Mussolini, 69, 114, 155, 156, 182, 183,  
     187, 189, 190, 191, 195, 196, 207,  
     209, 211, 216 n., 217, 297.  
 Mutsuhito, 12.  
 Nagumo, 252, 255, 269, 270, 271, 273.  
 Napoleone III, 7, 9, 25, 32.  
 Nebogatoff, 53, 55, 57.  
 Nelson, 9 n., 27, 95.  
 Nenni, 69.  
 Nicola II, 47, 51, 61.  
 Nimitz, 268, 270 n., 318, 322, 323, 337.  
 Nishimura, 328, 331.  
 Nomura, 261.  
 Oldendorf, 331.  
 Oliva, 297.  
 Oliver, 89, 118.  
 Onishi, 334.  
 Oppenheimer, 344.  
 Ozawa, 325, 328, 329.  
 Paccagnini, 236.  
 Paolucci, 115, 235.  
 Parona, 285, 286.  
 Pellion di Persano, 24, 25, 27, 29, 32,  
     34.  
 Pershing, 137.  
 Petain, 197, 250.  
 Pohl (Von), 101, 104.

Popoff, 9.  
 Pridham-Wippell, 227, 229.  
 Prien, 312.  
 Raeder, 306.  
 Ramsay, 315.  
 Reuter (Von), 149.  
 Ribbentrop, 156, 164, 312.  
 Riccardi, 211, 217, 218, 232.  
 Rizzo, 114.  
 Rogge, 171.  
 Rojestvensky, 51, 52, 53, 55, 57.  
 Rommel, 210, 241, 245, 246, 291, 292, 315, 316.  
 Roosevelt, 39, 57, 261, 342.  
 Rossetti, 115, 235.  
 Rota, 190.  
 Sansonetti, 191, 229.  
 Sazonoff, 137.  
 Scheer, 81, 104, 116, 117, 119, 120, 122, 124, 126, 130, 142, 143.  
 Schergat, 237.  
 Schwieger, 103.  
 Scott, 280, 282.  
 Seaborg, 344.  
 Shibayama, 346.  
 Shifter, 43.  
 Shima, 338, 331.  
 Shimazaki, 259.  
 Short, 259.  
 Sirianni, 183.  
 Sauro, 111.  
 Simonetti, 190.  
 Solari, 190.  
 Sommerville, 215.  
 Souchon, 105.  
 Spee (Von), 64, 83, 84, 86, 88, 89, 91.  
 Spigai, 191.  
 Sprague, 331.  
 Spruance, 270, 271, 325, 326.  
 Stalin, 345, 346, 351.  
 Stark, 47, 49.  
 Stumme, 292.  
 Sturdee, 88, 89, 91, 92.  
 Sweeney, 350.  
 Szilard, 344.  
 Takagi, 268.  
 Tanabe, 273.  
 Tanaka, 282.  
 Tedder, 315.  
 Tegetthoff, 25, 27, 29, 31, 32, 34, 41.  
 Tesei, 237.  
 Thaon di Revel, 100, 111, 113, 114, 183.  
 Tibbets, 349.  
 Tiberio, 193.  
 Ting, 33, 34, 36.  
 Tirpitz (Von), 13, 61, 63, 66, 67.  
 Togo, 9 n., 22, 48, 50, 53, 57, 58.  
 Togo jr, 53.  
 Tojo, 250.  
 Toyoda, 324.  
 Toscano, 244.  
 Truman, 342, 343, 345, 346, 348, 351.  
 Tyler, 256.



Tyrwhitt, 118.	Witch, 344.
Uctomski, 50.	Witeft, 49, 50.
Uriù, 53.	Yi Sun Shin, 273.
Vacca, 25, 27, 32.	Yamada, 53.
Vian, 285, 286.	Yamamoto, 252, 255, 268, 269, 273,
Vittoria (Regina), 6.	280, 320, 324.
Wemiss, 146.	Zimmermann, 79, 136, 137, 138, 139.
Whitehead, 16.	
Wilson, 104, 139.	



## INDICE DELLE NAVI

- |  |   |
|--|---|
| <i>Abukuma</i> , 252, 331.                     | <i>Atago</i> , 328.   |
| <i>Achilles</i> , 168.                         | <i>Atlanta</i> , 282.   |
| <i>Admiral Scheer</i> , 165, 167, 169.         | <i>Atlantis</i> , 169, 171.   |
| <i>Admiral Graf Spee</i> , 165, 167, 168, 169. | <i>Attendolo</i> , 291, 293.  |
| <i>Adriatico</i> , 244.                        | <i>Audacious</i> , 95.  |
| <i>Affondatore</i> , 25, 29.                   | <i>Augustus</i> , 192.  |
| <i>Agincourt</i> , 14.                         | <i>Aurora</i> , 243.  |
| <i>Airone</i> , 207.                           | <i>Baden</i> , 149.   |
| <i>Ajax</i> , 168, 207, 229.                   | <i>Bagnolini</i> , 196.   |
| <i>Akagi</i> , 252, 253, 255, 271.             | <i>Bande Nere</i> , 205, 206, 285.  |
| <i>Albacore</i> , 325.                         | <i>Barham</i> , 122 n., 228, 238, 245.  |
| <i>Alfieri</i> , 231, 232.                     | <i>Bedouin</i> , 287.   |
| <i>Alpino</i> , 293.                           | <i>Benedetto Brin</i> , 109, 111.   |
| <i>Amalfi</i> , 109.                           | <i>Biedovoi</i> , 55.   |
| <i>Ambra</i> , 237.                            | <i>Bismarck</i> , 164, 169, 171, 172, 173, 174, 177, 178, 179, 181, 182, 308. |
| <i>Andrea Doria</i> , 187, 215, 299, 302.      | <i>Bismarck Sea</i> , 337, 338.   |
| <i>Aquila</i> , 113, 192, 303.                 | <i>Black Prince</i> , 130.  |
| <i>Arabic</i> , 104, 136.                      | <i>Blanco Encalada</i> , 15.  |
| <i>Archangelsk</i> , 305.                      | <i>Blücher</i> , 99.  |
| <i>Argus</i> , 22.                             | <i>Bolzano</i> , 184, 203, 215, 220, 229, 234, 291, 302.                      |
| <i>Ariel</i> , 207.                            | <i>Boston</i> , 11.   |
| <i>Arizona</i> , 260.                          | <i>Bremse</i> , 145.  |
| <i>Ark Royal</i> , 181, 206, 215, 245.         | <i>Breslav</i> , 105, 106.  |
| <i>Artigliere</i> , 207.                       | <i>Bristol</i> , 92.  |
| <i>Astoria</i> , 276, 277.                     |   |

*Brooklyn*, 42.  
*Brummer*, 145.  
*Cairo*, 287, 288.  
*Calatafimi*, 197.  
*Calipso*, 196.  
*Canberra*, 276, 277.  
*Canopus*, 86.  
*Cap Trafalgar*, 83.  
*Carducci*, 231, 232.  
*Carlisle*, 226.  
*Carnarvon*, 91.  
*Cavalla*, 325.  
*Cesarevitch*, 50.  
*Chikuma*, 252, 331.  
*Chitose*, 329.  
*Chiyoda*, 329.  
*Chokai*, 331.  
*City of Flint*, 167.  
*Colleoni*, 205.  
*Colorado*, 153.  
*Conte di Cavour*, 187, 199, 202, 203, 209.  
*Cornwall*, 91, 263.  
*Cristobal Colon*, 43.  
*Cumberland*, 168.  
*Curie*, 108.  
*Da Barbiano*, 244.  
*Dace*, 328.  
*Dandolo*, 17, 18.  
*Da Noli*, 299.  
*Dartmouth*, 113.  
*Darter*, 328.  
*Davis*, 303.  
*Defence*, 126.  
*Derna*, 69.  
*De Ruyter*, 263.  
*Deutschland*, 165, 167, 187, 305.  
*Devonshire*, 171.  
*Di Giussano*, 244.  
*Dorsetshire*, 181, 263.  
*Dreadnought*, 21, 61, 62, 63 n., 64, 65, 66.  
*Dresden*, 86, 91, 92.  
*Duca degli Abruzzi*, 220, 303.  
*Duilio*, 17, 18, 187, 209, 214, 299, 302.  
*Dunkerque*, 187.  
*Duca d'Aosta*, 303.  
*Duke of York*, 170, 306.  
*Durbo*, 162.  
*Eagle*, 203, 204, 206, 288.  
*Emden*, 83, 92.  
*Emden II*, 149.  
*Engadine*, 120, 122.  
*Enterprise*, 255, 270, 271.  
*Erin*, 14.  
*Espero*, 199.  
*Esploratore*, 27.  
*Eugenio di Savoia*, 287.  
*Exeter*, 168.  
*Falmouth*, 143.  
*Ferdinand Max*, 29, 30, 31.  
*Fiedrich Der Grosse*, 118, 119.

<i>Fiume</i> , 220, 231, 232, 234.	<i>Hiei</i> , 252, 282.
<i>Formidable</i> , 192, 228, 230, 231.	<i>Hiyo</i> , 325.
<i>Frankfurt</i> , 149.	<i>Hipper</i> , 169, 305.
<i>Furious</i> , 22, 146, 148.	<i>Hiryu</i> , 252, 273.
<i>Furutaka</i> , 280.	<i>Hobart</i> , 79.
<i>Fuso</i> , 331, 332.	<i>Hood</i> , 152, 177, 178, 179 n..
<i>Galilei</i> , 162.	<i>Hornet</i> , 265, 268, 270, 271, 280.
<i>Gambier Bay</i> , 331.	<i>Huascar</i> , 15.
<i>Garibaldi</i> , 71, 109, 220, 303.	<i>I-58</i> , 349.
<i>Gioberti</i> , 231, 232.	<i>I-70</i> , 260.
<i>Giulio Cesare</i> , 187, 199, 202, 203, 211, 214, 215, 302, 305.	<i>I-168</i> , 273.
<i>Glasgow</i> , 86, 88, 91.	<i>I-175</i> , 322.
<i>Gloire</i> , 8, 18.	<i>Illustrious</i> , 191, 206, 208, 214.
<i>Gloucester</i> , 200, 229.	<i>Indianapolis</i> , 349.
<i>Gneisenau</i> , 83, 84, 88, 91, 169, 170, 173, 174, 179.	<i>Indefatigable</i> , 122 n., 124.
<i>Goeben</i> , 100, 105, 106, 147.	<i>Infanta Maria Teresa</i> , 45, 46.
<i>Gondar</i> , 206, 236.	<i>Inflexible</i> , 89, 91.
<i>Good Hope</i> , 85, 86, 88.	<i>Invincible</i> , 63, 64, 89, 91, 126.
<i>Gorizia</i> , 234, 285.	<i>Iowa</i> , 323.
<i>Gradisca</i> , 232.	<i>Iride</i> , 189, 206, 236.
<i>Greyhound</i> , 232.	<i>Iridio Mantovani</i> , 244.
<i>Grosser Kurfürst</i> , 144.	<i>Iron Duke</i> , 133.
<i>Gymnote</i> , 18.	<i>Italia</i> , 18, 19, 298, 302.
<i>Hamman</i> , 273.	<i>Java</i> , 263.
<i>Hashidate</i> , 35.	<i>Jean Bart</i> , 108, 187.
<i>Hatsuse</i> , 49.	<i>Jemtchug</i> , 83.
<i>Havock</i> , 189.	<i>Jervis</i> , 227, 232, 237.
<i>Helena</i> , 320.	<i>Jervis Bay</i> , 169.
<i>Hermes</i> , 263.	<i>Juneau</i> , 282.
<i>Hermione</i> , 286.	<i>Kaga</i> , 252, 253, 271.
	<i>Kaiser Wilhelm Der Grosse</i> , 83.

*Kako*, 276.  
*Karlsruhe*, 83.  
*Kent*, 91, 92.  
*King George V*, 181.  
*Kinugasa*, 282.  
*Kirishima*, 252, 281, 282.  
*Komet*, 169.  
*Könisberg*, 92, 93.  
*Koreetz*, 48.  
*Kormoran*, 169.  
*Kronprinz Wilhelm*, 83, 144.  
*Kujawiak*, 288.  
*Lance*, 243.  
*Lanciere*, 286.  
*Langley*, 263.  
*Legionario*, 193, 207.  
*Leipzig*, 86, 91.  
*Leonardo Da Vinci*, 109.  
*Leon Gambetta*, 108.  
*Lepanto*, 18, 19.  
*Lexington*, 255, 267, 268.  
*Libeccio*, 209.  
*Lightning*, 16.  
*Lion*, 99, 100, 122 n..  
*Liscome Bay*, 322.  
*Littorio*, 187, 188, 206, 209, 214, 285,  
     286, 287, 293, 298.  
*Lively*, 243.  
*Lusitania*, 99, 101, 102, 103, 104, 136.  
*Lützow*, 122 n., 130, 131, 167 n., 174,  
     305.  
*Macedonia*, 92.  
*Magdeburg*, 79.  
*Maine*, 39, 40.  
*Malaya*, 122 n., 203, 215.  
*Manchester*, 291.  
*Marathon*, 336.  
*Maritza*, 244.  
*Massachusetts*, 292.  
*Mas-5*, 114.  
*Mas-7*, 114.  
*Mas-9*, 114.  
*Mas-13*, 114.  
*Mas-15*, 114.  
*Mas-21*, 114.  
*Mas-452*, 237.  
*Maya*, 328.  
*Mersey*, 93.  
*Michel*, 169.  
*Mikasa*, 58.  
*Mikuma*, 273.  
*Mirabello*, 113.  
*Mississinewa*, 336.  
*Missouri*, 352.  
*M.L. Abele*, 337.  
*Mogami*, 331, 333.  
*Moltke*, 100, 146 n., 147.  
*Monarca*, 25.  
*Monitor*, 15, 23, 27 n..  
*Monmouth*, 86, 88.  
*Montecuccoli*, 287.  
*Möwe*, 93.  
*Musashi*, 328, 339, 340.



*Mutsu*, 153.  
*Nelson*, 153.  
*New Jersey*, 323.  
*Nicola I*, 55.  
*Norfolk*, 177, 179.  
*Northampton*, 282.  
*North Carolina*, 279, 281.  
*Nottingham*, 142.  
*Novik*, 50.  
*Nürnberg*, 83, 86, 88, 91.  
*Nürnberg, II* 149.  
*Oklahoma*, 260.  
*Oltterra*, 241.  
*Ommaney Bay*, 337.  
*Oriani*, 231, 232.  
*Orion*, 169, 229.  
*Otranto*, 86, 88.  
*Palestro*, 29.  
*Pegasus*, 92.  
*Penelope*, 243.  
*Pericles*, 236.  
*Perth*, 229.  
*Petropawlovsk*, 49.  
*Pinguin*, 169, 171.  
*Pola*, 220, 227, 231, 232, 234, 235.  
*Pommern*, 130.  
*Potemkin*, 157.  
*Prinze Eugen*, 173, 174, 177, 179.  
*Prince of Wales*, 176, 177, 179, 245, 262, 263.  
*Princeton*, 328.  
*Principe Umberto*, 111.  
*Prinz Eitel Friedrich*, 83.  
*Procida*, 244.  
*P.T.* 109, 321.  
*Pullino*, 111.  
*Queen Elizabeth*, 237, 238, 245.  
*Queen Mary*, 100, 122 n., 124.  
*Quincy*, 276, 277.  
*Ramillies*, 211.  
*Randolph*, 338.  
*Re d'Italia*, 29, 30, 31.  
*Regina Margherita*, 111.  
*Reina Cristina*, 40.  
*Renown*, 211, 211 n., 215.  
*Repulse*, 176, 245, 262, 263.  
*Resemburg*, 128.  
*Richelieu*, 187.  
*Rio de Janeiro*, 14.  
*Rodney*, 153, 181.  
*Roma*, 187 n., 188, 191, 192, 298.  
*Royal Oak*, 312.  
*Royal Sovereign*, 203, 305.  
*Rurik*, 51.  
*Ryujo*, 279.  
*Sagona*, 237.  
*Saint Lo*, 334, 337.  
*Santo Stefano*, 114.  
*Saratoga*, 255, 267, 279, 338.  
*Scharnhorst*, 83, 84, 88, 91, 169, 169 n., 170, 173, 174, 179, 306, 308.  
*Sciré*, 237.

*Scipione Africano*, 295.  
*Scirocco*, 286.  
*Seeadler*, 93.  
*Seifé*, 9.  
*Sendai*, 322.  
*Severn*, 93.  
*Seydlitz*, 99, 105, 122 n., 174.  
*Sheffield*, 181, 215.  
*Shinano Maru*, 53.  
*Shoho*, 268.  
*Shokaku*, 252, 254, 279, 325.  
*Soryu*, 252, 271.  
*Southampton*, 214.  
*South Dakota*, 282.  
*Sparviero*, 192.  
*Spica*, 72.  
*Stier*, 169.  
*Strasbourg*, 187.  
*Suffolk*, 177, 179.  
*Suvorov*, 55, 56.  
*S. 119*, 79.  
*Suzuya*, 331.  
*Sydney*, 83, 205, 206.  
*Taiho*, 325.  
*Tone*, 252, 270, 271.  
*Thor*, 169.  
*Tin-Yuen*, 36.  
*Tirpitz*, 172, 305, 308, 309.  
*Titanic*, 103.  
*Togo*, 169.  
*Trieste*, 215, 220, 229, 293.  
*Trento*, 209, 215, 220, 229, 285, 287.  
*Turbine*, 109.  
*U-4*, 71, 109.  
*U-5*, 108, 111.  
*U-20*, 99, 102, 103.  
*U-24*, 104.  
*U-26*, 109.  
*U-47* 312.  
*U-73*, 204, 288.  
*U-81*, 245.  
*U-126*, 171.  
*U-205*, 286.  
*U-331*, 245.  
*Uc-25*, 113.  
*Uebi-Scebeli*, 162.  
*Unbroken*, 291.  
*Underhill*, 336.  
*Utah*, 256, 260.  
*Valiant*, 122 n., 125, 228, 232, 237, 238, 245, 299.  
*Valparadiso*, 15.  
*Variag*, 48.  
*Vega*, 214.  
*Victorious*, 179.  
*Vincennes*, 276, 277.  
*Vindictive*, 22, 89.  
*Virginia*, 15, 27 n..  
*Viribus Unitis*, 115, 235.  
*Vittorio Veneto*, 187, 187 n., 188, 206, 211, 215, 220, 229, 230, 231, 235, 302.  
*Vivaldi*, 287, 299.

<i>Ward</i> , 256.	<i>Wolf</i> , 93.
<i>Warrior</i> , 8, 18, 126.	<i>Yabagi</i> , 340.
<i>Warspite</i> , 122 n., 126, 203, 228, 230, 232, 299.	<i>Yamashiro</i> , 331, 332.
<i>Washington</i> , 281, 282.	<i>Yamato</i> , 328, 339, 340.
<i>Wasp</i> , 279.	<i>Yashima</i> , 49.
<i>Welshman</i> , 288.	<i>York</i> , 227 n., 236.
<i>Westfalen</i> , 143.	<i>Yorktown</i> , 268, 270, 271, 273.
<i>West Virginia</i> , 153.	<i>Zara</i> , 220, 231, 232, 234.
<i>Widder</i> , 169.	<i>Zenta</i> , 108.
<i>Wien</i> , 114.	<i>Zuiho</i> , 329.
	<i>Zuikaku</i> , 252, 254, 329.